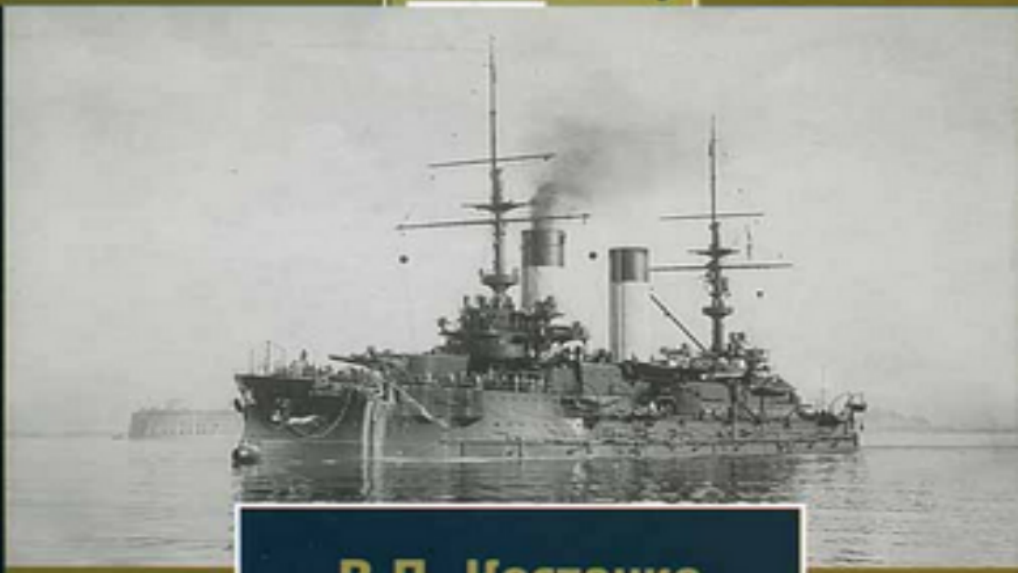
помни войну



В.П. Костенко

На «ОРЛЕ» в Цусиме

Издательство Гангут
Санкт-Петербург 2007

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга собрана на основе
«Военная литература»: militera.lib.ru
Книга на сайте: militera.lib.ru/memo/russian/kostenko_vp/index.html
OCR, правка: Андрей Мятишкин (amyatishkin@mail.ru)
Дополнительная обработка: Hoaxer (hoaxer@mail.ru)

- От автора
- Введение. Происхождение русско-японской войны 1904–1905 гг.
  - Глава I. Возрождение русского флота после Крымской войны. Начало броненосного судостроения до программы 1881 г.
    -
    - Посылка двух крейсерских эскадр к берегам Америки в 1863 г.
    - Программа береговой обороны Балтийского моря
  - Глава II. Программы судостроения с 1881 г. до русско-японской войны
    -
    - Программа состава флота для Балтийского моря и Тихого океана к 1901 г. (включая постоянную Сибирскую флотилию)
    - Конфликт с Японией из-за раздела сфер влияния
    - Программы подготовки флота царской России к войне с Японией
    - Дополнительная русская программа судостроения 1898 г.
    - Программа судостроения 1903 г.
  - Глава III. Подготовка Японии и России к войне и ее завязка
  - Глава IV. Ошибки в дислокации морских сил России перед войной
- Часть первая. Как я стал моряком-кораблестроителем
  - Глава V. Мое детство и гимназические годы
  - Глава VI. Поступление в Кронштадтское Морское Инженерное училище
  - Глава VII. Практика на судостроительных заводах
  - Глава VIII. Морское Инженерное училище в период завязки русско-японской войны

- Часть вторая. Вооружение броненосца «Орел» в кронштадтском порту
  - Глава IX. Броненосец «Орел»
  - Глава X. 2-я Тихоокеанская эскадра в Балтийском море. Ревель. Либава
- Часть третья. Поход эскадры в Тихий океан
  - Вокруг берегов Европы и Африки
    - Глава XI. Выход эскадры из Либавы
    - Глава XII. У датских берегов
    - Глава XIII. «Гулльский инцидент»
    - Глава XIV. Стоянка в испанском порту Виго
    - Глава XV. Разделение эскадры в Танжере
    - Глава XVI. Выход в Атлантический океан
    - Глава XVII. Приход в Дакар. Первая прогулка на берег. Гвинейским заливом к экватору
    - Глава XVIII. У неведомых берегов
    - Глава XIX. Поездка в Либревиль
    - Глава XX. В южном полушарии у побережья Африки. Грэт-фиш-бэй и Ангра-Пекена
    - Глава XXI. Мыс Доброй Надежды. Шторм в Индийском океане
  - Задержка эскадры в водах Мадагаскара
    - Глава XXII. Надежды и сомнения
    - Глава XXIII. Стоянка у острова Сент-Мари и в бухте Танг-Танг
    - Глава XXIV. Выход Рожественского на соединение с Фелькерзамом
    - Глава XXV. Жизнь эскадры в тропиках на якорной стоянке в бухте Носси-Бе
    - Глава XXVI. Первая почта из России
    - Глава XXVII. Период дождей. Учебные стрельбы. Сообщения из России
    - Глава XXVIII. Будни эскадры
    - Глава XXIX. Катерные учения. Подготовка к походу. Известие о Мукденском бое
  - Переход через Индийский океан и скитания у побережья Индо-Китая
    - Глава XXX. Перегрузки угля в океане барказами
    - Глава XXXI. Малакским проливом в Южно-Китайское море
    - Глава XXXII. Крейсерство эскадры у берегов Индо-Китая
    - Глава XXXIII. Соединение с эскадрой адмирала Небогатова

        - Глава XXXIV. Выход объединенной эскадры для прорыва во Владивосток
- Часть четвертая. Цусима
    - Бой и плен
        - Глава XXXV. Гибель четырех новых броненосцев в артиллерийском бою 14 мая. Окружение и сдача Небогатова утром 15 мая
        - Глава XXXVI. В госпитале Майдзуру
        - Глава XXXVII. Посещение госпиталя Кеннаном
        - Глава XXXVIII. Разбор хода боя и причин поражения
            -
            - Цусимский бой. Завязка генерального сражения
            - Потери в личном составе и повреждения броненосца «Орел» за время дневного артиллерийского боя 14 мая
            - Повреждения «Орла» в последней стадии боя до темноты
            - Ночной бой с японскими миноносцами
            - Исправление повреждении и подготовка к продолжению боя 15 мая
            - Сдача адмирала Небогатова и четырех броненосцев
    - В японском плену
        - Глава XXXIX. Отправка офицеров «Орла» в лагерь Киото
        - Глава XL. Мой доклад собранию офицеров об итогах Цусимского боя и тактических ошибках, приведших к цусимскому поражению
        - Глава XLI. Мое столкновение с адмиралом Рожественским
        - Глава XLII. Посещение команды «Орла» в Кумамото и Фукуока. Встреча с А. С. Новиковым
- Часть пятая. На Родине
    - Глава XLIII. Русская граница, жандармы. Свидание с родными. Возвращение в Петербург
    - Глава XLIV. Доклад в морском техническом комитете «Броненосцы типа «Бородино» в Цусимском бою»
        -
        - Общий ход Цусимского боя. Тактика японцев и причины поражения русской эскадры
        - Программа 1898 г. Постройки флота для Тихого океана

        - Тактическое назначение броненосцев типа «Бородино»
        - Влияние условий достройки броненосцев 2-й эскадры в Кронштадте и обстановки похода на боевые качества кораблей
        - Подготовка кораблей к бою
        - Состав эскадры и деление ее на боевые отряды
        - Гибель «Ослябя» и трех броненосцев — «Суворов», «Александр» и «Бородино»
        - Броненосец «Орел» в бою
        - Преимущества японской колонны в тактической скорости и управлении артиллерийским огнем
        - Действие японских снарядов
        - Действие японских фугасных снарядов на броневые прикрытия
        - Причины появления крена на кораблях в бою
        - Опасность пожаров
        - Осколочное действие японских фугасных снарядов
        - Недостатки башен
        - Боевые рубки
        - Управление трюмами в бою
        - Выводы из службы корабельного инженера на броненосце «Орел» в составе 2-й Тихоокеанской эскадры
    - Глава XLV. Суд над Рожественским, Небогатовым и офицерами 2-й Тихоокеанской эскадры
- Послесловие
- Список фотографий
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8
    - 9
    - 10
    - 11
    - 12
    - 13
    - 14

- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21

От автора

Минуло полстолетия со времени войны России и Японии из-за раздела сфер влияния на Дальнем Востоке. Тяжелые поражения, понесенные тогда русской армией и русским флотом, были следствием гнилости царского режима, а отнюдь не результатом недостатка доблести русских воинов.

В. И. Ленин указывал, что «не русский народ, а самодержавие пришло к позорному поражению».

За это время новые и более глубокие события потрясли мир и заслонили память о первых морских боях современных броненосных флотов. Уже в списках боевых кораблей Советского флота не осталось судов, участвовавших в русско-японской войне, и последние матросы и офицеры — участники морских сражений — доживают свой век.

Но интерес к важным историческим этапам, прожитым в прошлом нашей Родиной, у новых, советских поколений не ослабевает. Темы героической обороны крепости Порт-Артур, обстоятельства морских боев в Желтом и Японском морях, гибель в водах Тихого океана сначала первой, а затем и второй русской эскадры попрежнему возбуждают широкий интерес у советского читателя. Это обстоятельство побуждает меня поделиться воспоминаниями, которые в какой-то мере помогут более конкретно осветить историю самой крупной морской операции русского флота в войне 1904–1905 гг., закончившейся трагическим боем в Цусимском проливе.

Окончив Морское Инженерное училище в Кронштадте в год начала русско-японской войны, я сразу со школьной скамьи получил назначение на достройку и вооружение броненосца «Орел», включенного в состав 2-й Тихоокеанской эскадры, которая во время войны была отправлена в Тихий океан под командованием адмирала Рожественского.

По готовности «Орла» я был зачислен на этот броненосец в качестве судового корабельного инженера и на нем совершил весь поход через три океана до Цусимского пролива.

После поражения эскадры в бою я попал в плен с отрядом окруженных кораблей и пробыл 9 месяцев в Японии до эвакуации на Родину. В Россию я возвратился в 1906 г. кружным путем через Соединенные Штаты, Англию, Францию, Швейцарию и Австрию. После войны принимал участие в возрождении флота, работая под непосредственным руководством и начальством известного ученого-кораблестроителя Алексея Николаевича Крылова.

Судьба Второй Тихоокеанской эскадры еще 20 лет назад

получила яркое отражение в монументальном произведении «Цусима», автором которого был известный советский писатель, бывший матрос царского времени Алексей Силыч Новиков, баталер броненосца «Орел». В советской литературе он известен под псевдонимом «Новиков-Прибой».

Вместе с ним я прошел весь путь до Цусимы, на одном корабле участвовал в Цусимском сражении, находился вместе с ним в японском плену, а затем, до самой его преждевременной смерти в 1944 г., был связан с ним узами старой морской дружбы, выросшей и окрепшей в походе и в бою.

Настоящие мои дневники и воспоминания охватывают тот же круг событий, как и «Цусима» Новикова-Прибоя. Но, в качестве инженера-кораблестроителя и участника постройки кораблей Второй эскадры, я непосредственно на собственном опыте имел возможность наблюдать ту обстановку в учреждениях флота, в портах и в штабе эскадры, которая затем сказалась в походе и в бою.

Изучая обстоятельства Цусимского боя, я, естественно, особое внимание уделял моментам влияния технических факторов кораблей эскадры на выбор рациональной боевой тактики командующего, а анализируя поведение личного состава, отмечал его умение использовать технические средства и вооружение кораблей.

Подводя итоги трагическим событиям того времени, я не могу не воздать дань преклонения перед памятью тех пяти тысяч русских моряков, которые нашли свою могилу в водах Цусимы.

Идя на верную смерть по безрассудному приказу царского командования, один за другим погибли в дневном артиллерийском бою четыре новых лучших броненосца со своими командирами и почти всем личным составом.

Из новых кораблей эскадры избитый снарядами «Орел», получив 140 крупных попаданий, лишившись командира, почти всех строевых офицеров, артиллерии и расстреляв свой боевой запас, случайно избежал гибели в дневном артиллерийском бою, а утром попал с тремя уцелевшими старыми броненосцами в окружение всего японского флота. Но и это торжество врага не меняет общей картины беспримерного мужества и доблести матросов и большей части офицеров обреченной на гибель эскадры.

Предлагаемая вниманию советского читателя работа посвящена трагической истории 2-й Тихоокеанской эскадры русского флота, брошенной под командованием адмирала Рожественского в Цусимский бой со всем японским флотом 14–15 мая 1905 г.[1]

Материалом воспоминаний о вооружении эскадры в Кронштадте и ее походе в Тихий океан послужили дневники, которые автор вел с начала русско-японской войны до последнего момента вступления эскадры в Цусимский пролив. Описание похода эскадры и Цусимского боя дано по воспоминаниям автора, письмам к родителям, сохранившимся черновикам докладов и техническим отчетам.

Чтобы облегчить читателям понимание связи описываемых событий со всей историей русского флота, изложению предпослано краткое историческое введение, охватывающее наиболее важные этапы, пройденные русским броненосным судостроением.

Введение. Происхождение русско-японской войны 1904–1905 гг.

Глава I. Возрождение русского флота после Крымской войны. Начало броненосного судостроения до программы 1881 г.

Героической обороной Севастополя в Крымской войне 1853–1856 гг. закончилась история славного русского парусного флота, основанного Петром Первым и достигшего своего расцвета к концу XVIII в. под руководством Ф. Ушакова и его ученика Д. Сенявина.

В эпоху парусных флотов конца XVIII и первой половины XIX в. Россия удерживала за собой третье место среди морских держав. Своей боевой мощью на морях она часто оказывала решающее влияние на ход европейских политических событий. Русские линейные корабли и фрегаты не уступали по конструктивным и мореходным качествам лучшим иностранным флотам, а их боевые выступления неизменно сопровождались блестящим успехом (Чесма, Фидониси, Тендра, Гаджибей, Калиакрия, Корфу, Афон, Наварин, Синоп). Синопский бой 18 ноября 1853 г. оказался завершающим триумфом русского парусного флота после полуторавековой боевой славы.

Паровой англо-французский флот, выдвинувший к концу Крымской войны первые броненосные корабли, приобрел подавляющие тактические преимущества над русскими деревянными и парусными кораблями той эпохи.

После Крымской кампании выявилась безотлагательная необходимость провести полную перестройку флота на новой, современной технической основе путем быстрого освоения тех достижений техники судостроения, которые реализовали флоты западноевропейских стран.

После подписания Парижского трактата 18 марта 1856 г. Россия была лишена права иметь боевой флот на Черном море. Царская Россия, ослабленная экономически и утерявшая свой политический престиж, встретила в Европе единый враждебный фронт всех крупных государств. Европа преградила пути России в направлении южных морей, но смотрела сквозь пальцы на ее движение в направлении Кавказа, Закаспийского края и Средней Азии.

Постройка новых кораблей с металлическими корпусами и паровыми машинами по необходимости была сосредоточена в Балтийском море.

Реорганизованное Морское министерство развернуло энергичную деятельность по скорейшей замене устаревших

кораблей. Несмотря на слабость отечественного машиностроения и тяжелой промышленности, невзирая на послевоенные финансовые затруднения, Россия ввела в строй за период 1857–1863 гг. в Балтийском море 2 паровых винтовых линейных корабля, 7 фрегатов и 6 корветов, 7 клиперов и 3 мореходные канонерские лодки, которые и сменили в переходное время устарелый состав флота. Однако Морское министерство вполне учитывало, что в случае большой войны даже винтовой флот еще не может надежно прикрывать побережье России, а тем более не в состоянии вести борьбу в открытом море с новыми броненосными кораблями.

Франция и Англия уже с 1860 г. приступили к постройке первых бронированных линейных кораблей. Русское Морское министерство уже тогда было серьезно озабочено подготовкой новых программ и созданием производственной базы для начала парового броненосного судостроения. К 1863 г. были переоборудованы для обработки металла верфи Нового Адмиралтейства и Галерного острова. Одновременно оказывалось содействие возникновению частных судостроительных предприятий: англичан Митчеля, Карра и Макферсона, бельгийского общества Кокериль и Невского завода Семянникова и Полетики.

Хотя принципиально было принято решение возрождать флот на русских заводах, русскими техниками и рабочими, но для ускорения освоения заграничного опыта Россия решила заказать первый броненосный корабль в Англии. В 1862 г. был выдан заказ Темзенскому заводу в Лондоне на броненосную батарею «Первенец» в 3280 тонн с ходом 8 узлов. В Англию были посланы инженеры, моряки и мастера для наблюдения за постройкой и приобретения опыта металлического судостроения. Были использованы дружественные отношения с Северо-Американскими Штатами, организовавшими у себя постройку броненосных кораблей нового типа «мониторов» и успешно применившими их в войне с южными рабовладельческими штатами.

В 1862 г. из России были командированы в США капитан 1-го ранга Лесовский и корабельный инженер капитан Арцеулов для изучения американского опыта. Параллельно а Петербурге заложили по чертежам батареи «Первенец» два однотипных корабля: «Не тронь меня» — на Галерном острове на верфи англичанина Митчеля и «Кремль» — на стапеле верфи Семянникова. Так было начато броненосное судостроение в России.

Это начинание вскоре получило весьма широкий размах под

влиянием внешней политической обстановки, которая создала для России угрожаемое положение на морях и потребовала срочного усиления обороноспособности флота на Балтийском море.

Посылка двух крейсерских эскадр к берегам Америки в 1863 г.

Англия не была удовлетворена итогами Парижского конгресса 1856 г. Добившись временного запрещения России держать боевой флот на Черном море, она, однако, не смогла реализовать другой половины своих вожделений. После позорного провала бесплодных операций английского флота против России в Балтике, Белом море и в Тихом океане Англия была принуждена отложить попытки немедленно парализовать возрождение ненавистного ей русского флота в Балтийском море. Но втайне она продолжала замышлять новое вторжение английского флота в Балтику. Англия искала удобного случая, чтобы добиться своих затаенных целей — ликвидировать Кронштадт как главную базу Балтийского флота, прикрывающую подступы с моря к столице, и положить предел дальнейшему росту русской морской силы. Первый подходящий случай для такой попытки ей представился по окончании Крымской войны в связи с затруднениями царского правительства при подавлении польского революционного восстания 1863 г.

Борьба поляков против царского угнетения встречала широкое сочувствие прогрессивных элементов во всей Европе. Английское правительство, лицемерно прикрываясь стремлением помочь угнетенной Польше, готовилось вмешаться в решение польского вопроса, чтобы использовать благоприятную обстановку в своих тайных стремлениях.

Англия предприняла шаги к восстановлению агрессивного союза с Францией и начала мобилизацию флота для вторжения в Балтийское море. Одновременно она поддерживала в междоусобной американской войне восстание южных рабовладельцев против северных демократических штатов. Дальнейшее направление событий всецело зависело от готовности России к войне на море с Англией.

В этот опасный момент Россия ответила на английское бряцание оружием двумя решительными мероприятиями, которые убедительно для английских политиков продемонстрировали готовность России дать отпор английским домогательствам и произвели отрезвляющее действие на парламентских лидеров.

Зная страх Англии перед угрозой крейсерской войны на океанах, способной подорвать ее морскую торговлю, примером чего служила война с Францией в XVIII в. и с США в начале XIX в., царское правительство предприняло весьма смелый шаг. В полной тайне были высланы две сильные крейсерские эскадры к берегам Америки в Атлантическом и Тихом океанах. В середине июля 1863 г. из Кронштадта вышел в море фрегат «Александр Невский» под флагом контр-адмирала Лесовского. В Финском заливе к нему присоединились еще 4 крейсера. Эскадра, не заходя в порты, прошла незамеченной через проливы, пересекла Немецкое море и Северо-Атлантический океан вне обычных торговых путей и 24 сентября внезапно бросила якорь на Нью-Йоркском рейде. Американцы с энтузиазмом приветствовали приход русской эскадры, усматривая в этом угрозу Англии, помогавшей рабовладельческим южным штатам.

Столь же неожиданно на противоположном берегу Америки, в Сан-Франциско, появилась вторая крейсерская русская эскадра — контр-адмирала Попова, прибывшая через Тихий океан из Николаевска-на-Амуре.

Эскадра Лесовского состояла из трех фрегатов, двух корветов и одного легкого клипера «Алмаз», а эскадра Попова — из трех корветов и двух клиперов.

Внезапное появление 11 вполне боеспособных русских крейсеров в портах США, у исходных пунктов мировых торговых путей, произвело эффект разорвавшейся бомбы. Англия оказалась совершенно неподготовленной к такому ходу событий.

Биржи Лондона и Парижа нервно реагировали на смелую операцию русского флота, англо-французский союз расстроился, и английская печать резко сбавила тон. Эскадры Лесовского и Попова, занимаясь мелким ремонтом, оставались в портах США, пока окончательно не рассеялся политический кризис, возникший из-за Польши.

Этот эпизод с посылкой двух крейсерских эскадр в океаны оказал огромное влияние на дальнейшее развитие русских морских сил и в течение последующих 35 лет определил главное направление их роста в сторону развития крейсерского флота, являвшегося эффективным оружием активной защиты на внешних морях.

Программа береговой обороны Балтийского моря

Однако крейсерские силы еще не решали вопроса надежной обороны балтийских берегов, что оставалось самостоятельной проблемой.

Второе важное мероприятие, которым русское Морское министерство ответило на угрозу вмешательства Англии в русские дела, заключалось в срочном принятии кораблестроительной программы постройки многочисленных мониторов для обороны Кронштадта и балтийского побережья.

Особый комитет под председательством генерал-адъютанта Крыжановского признал, что Кронштадт нельзя защитить одними береговыми укреплениями при нападении с моря и для обороны необходима подвижная броненосная флотилия. В 1864 г. была утверждена программа немедленной постройки 10 однобашенных мониторов с двумя орудиями в башне типа «Стрелец» и одного двухбашенного типа «Смерч».

Работы по постройке мониторов начались одновременно на всех петербургских верфях с полным напряжением сил и велись день и ночь до полного окончания всех одиннадцати кораблей. К кампании 1864 г. все мониторы были введены в строй, ускорена постройка двух пловучих броненосных батарей и покрыты броней два деревянных фрегата по 6000 тонн — «Севастополь» и «Петропавловск».

На постройке первых 15 броненосных кораблей за один год сформировалась молодая судостроительная промышленность. Она послужила основой для дальнейшего роста броненосного флота.

В своем отчете за 1863 г. Морское министерство констатировало: «1863 г. должен занять весьма почетное место в истории русского военного судостроения как по необыкновенной деятельности наших казенных и частных верфей, так и по созданию мощного тыла в виде реорганизации адмиралтейств, возведения новых эллингов, мастерских, создания новых металлургических, броневых, пушечных и механических заводов, снабженных новыми машинами, механизмами и станками».

Плавучие батареи типа «Первенец». К концу 1864 г. были закончены все три пловучие батареи. Составился внушительный флот из 14 броненосных кораблей, многочисленных одноорудийных канонерских лодок и двух деревянных винтовых фрегатов, обшитых броней в 114 миллиметров, близких по типу к первому французскому броненосному кораблю «Глуар».

Батареи типа «Первенец» получили вооружение из 14 орудий калибра от 152 до 203 миллиметров. Их поясная броня — 114 миллиметров, скорость около 8 узлов. Для своего времени они были очень сильными кораблями.

Мониторы типа «Стрелец». При водоизмещении 1556 тонн их вооружение — два орудия калибром 229 миллиметров в одной вращающейся башне, защищенной 279-миллиметровой броней,

поясная броня — 127 миллиметров, броневая палуба 25–37 миллиметров, ход 6–7 узлов. Русские мониторы явились значительно более эффективными кораблями, чем первый американский монитор, послуживший для них прототипом. Для плавания в Балтийском море они оказались вполне подходящими. Мониторы не раз следовали целым отрядом к берегам Швеции, причем удовлетворительно выдерживали штормовую погоду. Вслед за Россией тип монитора был принят для береговой обороны Швецией, Данией и Германией.

Мониторы «Русалка» и «Чародейка». В 1867 г. были спущены два более крупных монитора — «Русалка» и «Чародейка». Их водоизмещение 2026 тонн, двухбашенные, с четырьмя орудиями калибром 229 миллиметров и с броней 152 миллиметра. «Русалка» погибла в Финском заливе в 1893 г. ночью на переходе в свежую погоду.

4 монитора типа «Адмирал Спиридов». В 1868 г. были спущены и введены в строй 4 монитора более сильного типа — «Адмирал Спиридов» в 3500 тонн с вооружением: два корабля по 2 орудия калибром 279 миллиметров и два других корабля по три орудия калибром 272 миллиметра в одноорудийных башнях, при броне 152 миллиметра на борту и на башнях.

За пятилетний срок 1863–1868 гг. Россия ввела в строй 18 мониторов с водоизмещением от 1556 до 3500 тонн и 5 броненосных кораблей типа пловучих батарей и броненосных фрегатов.

К началу 1870 г. Балтийский флот уже располагал броненосными кораблями на 45 000 тонн, с артиллерией в 80 орудий калибром от 152 до 279 миллиметров.

После этого задача обороны Кронштадта и столицы была признана достаточно обеспеченной, и Морское министерство сочло своевременным перейти к созданию активного флота для внешних морей против возможных противников.

Первый эскадренный броненосец «Петр Великий». После постройки мониторов типа «Адмирал Спиридов» в 1869 г. был заложен первый эскадренный броненосец «Петр Великий». Он явился опытной проверкой способности нашего отечественного судостроения выпускать современные большие броненосные корабли. «Петр Великий» спущен был в 1872 г., но из-за недоразвития мощности механизмов подвергался длительным переделкам с заменой машин на новые, построенные в Англии. Окончательно вступил в строй лишь в 1877 г.

«Петр Великий» принадлежал по своему типу к «брустверным мониторам», как и его английские современники — корабли «Девастэшен» и «Дредноут». Его водоизмещение было 9665 тонн,

бортовой пояс возвышался на 1,07 метра над ватерлинией при толщине 356 миллиметров. Броневая палуба, накрывающая пояс, была толщиной 75 миллиметров. Посередине корабля над палубой возвышалась «цитадель» длиной 36,6 метра, на которой установили две закрытые броневые башни с 2 орудиями калибром 305 миллиметров каждое. Через цитадель была выведена дымовая труба и шахты из-под броневой палубы. Башни и цитадель также закрывала броня толщиной 356 миллиметров. Броненосец был построен по идее адмирала Попова и в свое время считался сильнейшим кораблем мира. Он имел по сравнению с его английскими конкурентами огромную метацентрическую высоту (свыше 2 метров) и хорошо обеспеченную мореходность. В подводной части он был обшит деревом, как и мореходные крейсера того времени. После установки построенных в Англии механизмов в 8000 сил броненосец развивал скорость 14,5 узла.

Первый эскадренный броненосец долгое время оставался в русском флоте единственным, исполняя роль флагмана береговой обороны Балтийского моря. Хотя сооружение «Петра Великого» и доказало успешное развитие русского судостроения, но после ввода его в строй Россия на 10 лет прекратила выпуск больших броненосцев, сосредоточив свои силы на реализации крейсерской программы.

Причиной, побудившей воздержаться от постройки эскадренных броненосцев, было сомнение в их боевой ценности в связи с развитием нового оружия: мины заграждения, шестовой мины и, наконец, самодвижущейся торпеды.

Вместе с тем русские военно-морские тактики пришли к выводу, что для обеспечения эффективности крейсерских операций необходимо выпускать достаточно мощные крейсера, способные выдерживать столкновения с бронепалубными крейсерами противника, которые в большом количестве стала строить Англия.

Россия первой выдвинула новый тип океанских крейсеров с поясной броневой защитой по всей ватерлинии. Это предохраняло их от наиболее опасных повреждений, трудно исправимых без ввода в док. Впоследствии, с отказом от рангоута и вспомогательного парусного вооружения, этот тип боевых кораблей развился в броненосные крейсера, включенные в состав всех значительных флотов.

Первым океанским крейсером с броневым поясом по ватерлинии был броненосный фрегат «Князь Пожарский», заложенный еще в конце 1864 г. Спущенный в 1867 г., он вступил в строй в 1873 г. Его водоизмещение было 4500 тонн, скорость под парами около 12 узлов. Броневая защита состояла из пояса

толщиной 100 миллиметров и центрального каземата с железной броней 114 миллиметров. Вооружение: 8 орудий калибром 203 миллиметра и два орудия калибром 152 миллиметра. Далее последовали два других улучшенных фрегата в 4600 тонн: в 1870 г. заложен «Генерал-Адмирал», вступивший в строй в 1875 г., в 1875 г. спущен «Герцог Эдинбургский», который вступил в строй в 1877 г. Их вооружение было 4 орудия калибром 203 миллиметра и 2 орудия калибром 152 миллиметра в центральном каземате; ход 13,5–15 узлов.

Эти три броненосных фрегата годами бороздили океаны и воспитывали опытный состав моряков, привыкших к океанской службе. Далее, в 1878 г. вступил в строй броненосный фрегат «Минин», заложенный еще в 1866 г. в качестве башенного фрегата, который после гибели английского фрегата «Кэптен» в 1872 г. был перестроен как броненосный крейсер водоизмещением 5940 тонн и ходом 14,5 узла. Его вооружение было: 2 орудия калибром 203 миллиметра и 12 орудий калибром 152 миллиметра, броня поясная 178 миллиметров, палуба 51 миллиметр.

Вступая в Балканскую войну 1877–1878гг. и опасаясь вмешательства Англии, Россия поспешила усилить состав своих крейсерских сил Балтийского моря. В период 1875–1880 гг. она выстроила в помощь броненосным фрегатам 8 клиперов типа «Опричник» по 1334 тонны с ходом 12–13 узлов и с вооружением из 2 или 3 152-миллиметровых орудий, а также присоединила 4 корвета: «Азия», «Африка» и «Европа» по 2250–3100 тонн и «Забияка» в 1236 тонн, перестроенных из купленных в Америке коммерческих пароходов.

В это же время было положено основание Добровольному флоту, пароходы которого в военное время должны были служить вспомогательными крейсерами и транспортами.

Глава II. Программы судостроения с 1881 г. до русско-японской войны

Со вступлением на престол Александра III была пересмотрена ориентация внешней политики России.

Балтийское море. Под влиянием недоброжелательной позиции, занятой Германией и Австрией на Берлинском конгрессе (1878 г.), где Россию лишили плодов ее победы над Турцией, правительство Александра III отказалось от продления союзного договора с ними и начало учитывать их в дальнейших планах как возможных противников России. С 1880 г. Германия приступила к значительному усилению своего военного флота, что непосредственно задевало интересы России на Балтийском море. Еще при Николае I был установлен принцип господства русского флота на Балтике, в силу которого он должен был иметь преобладание над соединенными флотами Германии и Швеции, тогда как до 1880 г. наиболее вероятным противником на этом театре признавалась Англия. С этого времени явилась необходимость серьезно учитывать непрерывный рост германского флота.

Черное море. После разгрома Пруссией Франции в 1871 г. Россия добилась в вознаграждение за свой нейтралитет в этой войне ликвидации тех статей Парижского трактата 1856 г., которыми России запрещалось содержать военный флот на Черном море.

Однако по недостатку финансовых средств Россия до 1874 г. успела на этом театре построить только две круглые батареи типа «поповок»: «Великий Новгород», в 2200 тонн, с 2 орудиями калибра 279 миллиметров в центральной бронированной вращающейся башне, и «Адмирал Попов», в 3200 тонн, с 2 орудиями калибром 305 миллиметров.

Поэтому в войну 1877–1878 г. Черноморский флот не смог развить значительных активных операций и ограничился действиями минных катеров на Дунае и рейсами военных пароходов по Черному морю.

В 1880 г. положение в Турции было очень тревожное: Россия опасалась, что Босфор попадет в руки Англии, которая бомбардировала Александрию и уже захватила Египет. Отсутствие на Черном море линейного флота парализовало активные шаги со стороны царского правительства.

Тихий океан. Хотя до 1880 г. Китай и Япония и не угрожали России, однако их назревавшее столкновение могло вызвать

вмешательство европейских держав. Царская Россия не могла остаться безучастной при дележе китайских владений, который нарушил бы установившееся равновесие на берегах Тихого океана.

Таким образом, к началу 1881 г. военно-политическая обстановка осложнилась на всех трех главных морских театрах России, где требовались солидные силы военного флота и опорных баз. Поэтому развитие морских сил приобретало важное значение во внешней политике царского правительства как в Европе — на Балтийском и Черном морях, так и в Азии — на Дальнем Востоке.

Александр III образовал Особое совещание под председательством великого князя генерал-адмирала Алексея Александровича. Совещание обсудило задачи флота в связи с основами внешней политики России и наметило на последующие 20 лет морские задачи и программу судостроения. Особым совещанием были приняты следующие решения.

На Черном море. Первой заботой по восстановлению активных морских сил должно быть возрождение Черноморского флота, а затем уже надо развивать флоты на других морях. Флот должен иметь безусловное преобладание над Турцией для овладения Босфором и переброски десанта в 30 000 человек.

На Балтийском море. Состав Балтийского флота должен приобрести первенствующее значение на этом театре сравнительно с флотами других держав. Необходимо создание незамерзающей базы.

В Тихом океане. В случае столкновения с Китаем или с Японией — откомандирование в воды Тихого океана сильных боевых эскадр из Балтийского и Черноморского флотов. Для ограждения интересов России от покушения европейских держав — располагать на Востоке достаточным количеством крейсеров, которые могли бы в случае конфликта угрожать колониям и морской торговле противника.

В объяснительной записке к проекту 20-летней программы судостроения на период с 1881 по 1900 г. включительно было сказано: «Россия не должна играть на море той же слабой роли, как в последнюю русско-турецкую войну. Она должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод у его берегов, будь это в Балтике или в Черном море».

Таким образом, стратегия поставила флоту следующие требования:

Главная задача — господство на Черном море.

Она должна сочетаться с задачей Балтийского флота — иметь преобладание над Германией.

Одновременно на Балтийский флот возлагается комплектование крейсерской эскадры для Тихого океана и выполнение роли резерва для Дальнего Востока.

Программа судостроения, осуществление которой было рассчитано на 20 лет, устанавливала следующий состав флота к 1901 г.

Программа состава флота для Балтийского моря и Тихого океана к 1901 г. (включая постоянную Сибирскую флотилию)

Классы кораблей	Балтийский флот и Тихий океан	Черноморский флот
Эскадренные броненосцы	36	11
Броненосцы береговой обороны	—	6
Броненосные крейсера	18	2
Бронепалубные легкие крейсера	36	12
Истребители и миноносцы	450	60
Минные заградители	4	—
Подводные лодки	104	—

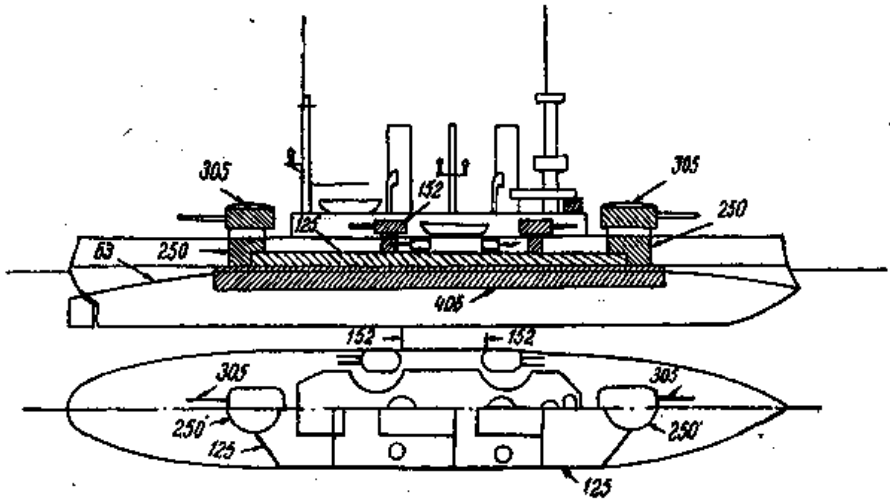
Для Черного моря подлежало постройке: броненосцев — 8, крейсеров — 2, миноносцев — 20, канонерских лодок — 6.

Весной 1885 г., вследствие быстрого роста германского флота и выяснившейся непосильности программы 1881 г. для финансов России, произошел пересмотр ее в сторону сокращения и удлинения срока реализации. Было решено сократить число эскадренных броненосцев и ускорить постройку миноносцев.

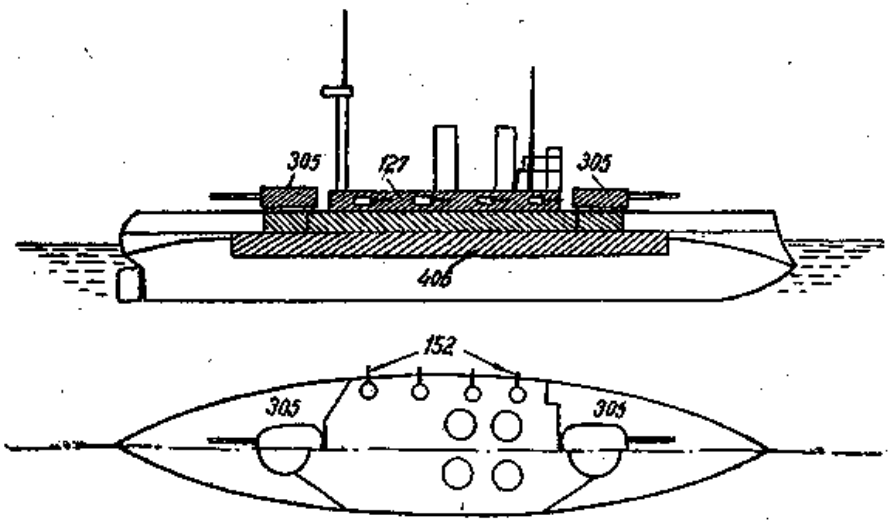
Черноморскую программу сохранили полностью.

Для Балтийского моря до 1896 г. было построено и введено в строй:

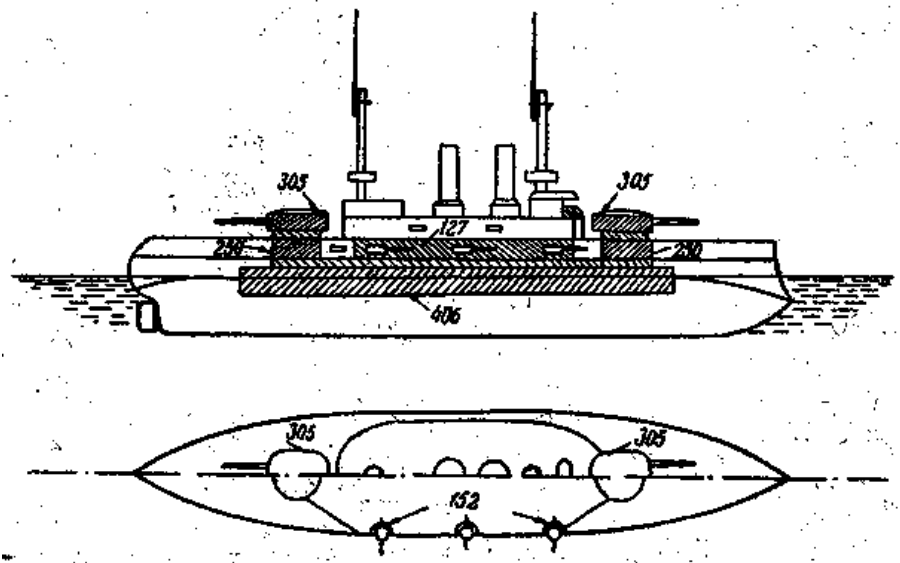
эскадренных броненосцев — 8 («Александр II» — 8440 тонн, «Николай I» — 8440 тонн, «Наварин» — 9400 тонн, «Гангут» — 6500 тонн, «Сисой Великий» — 8880 тонн, «Полтава», «Севастополь», "Петропавловск" — по 10960 тонн);



Броненосец «Петропавловск».

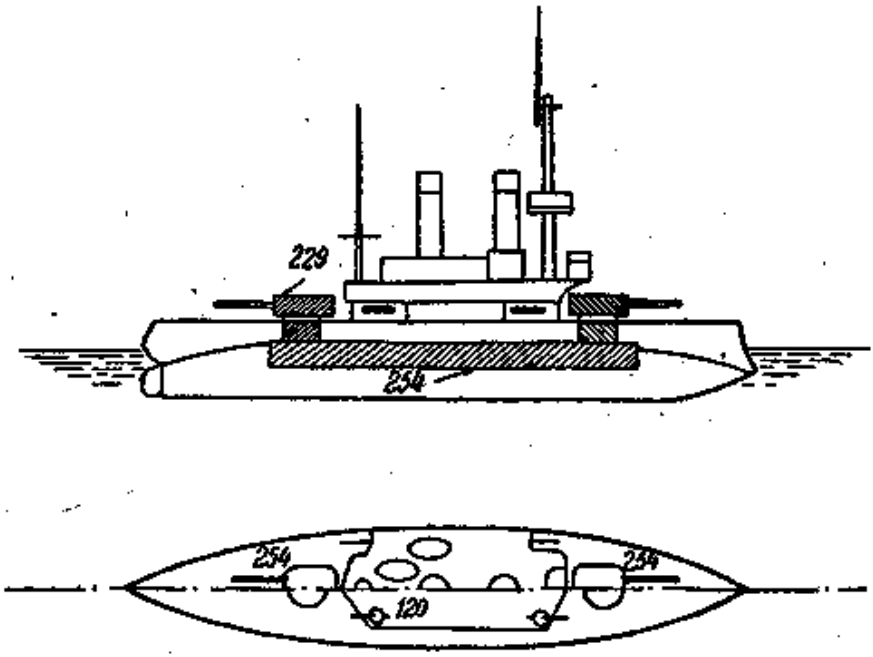


Броненосец «Наварин».



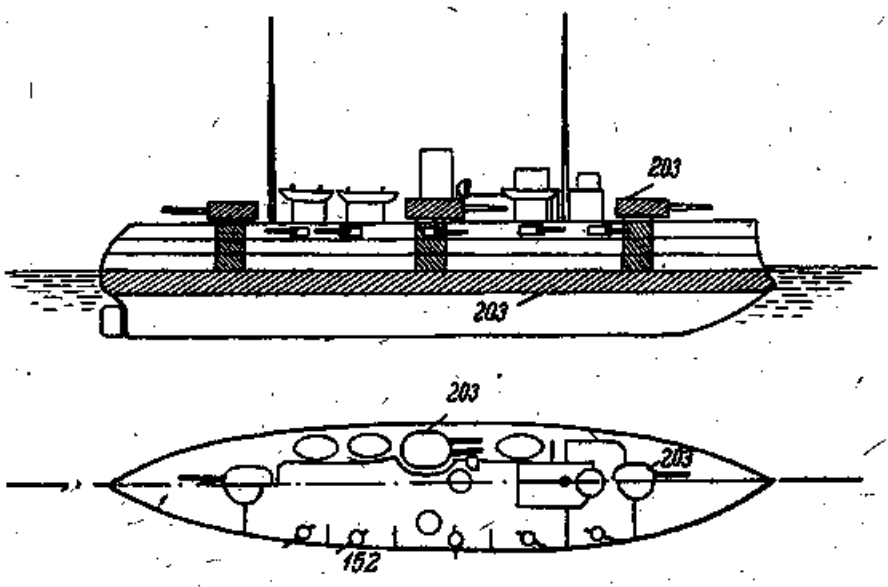
Броненосец «Сисой Великий».

броненосцев береговой обороны — 3 («Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков», «Ген.-адм. Апраксин» — по 4126 тонн);



Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков».

крейсеров 1-го ранга броненосных — 5 («Дмитрий Донской» — 5804 тонны, «Владимир Мономах» — 5754 тонны, «Адмирал Нахимов» — 8524 тонны, «Память Азова» — 6734 тонны, «Рюрик» — 10930 тонн);



Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов».

крейсеров 2-го ранга бронепалубных — 3 («Адмирал Корнилов», «Рында», «Витязь»);

канонерских лодок — 9 (типа «Грозящий» — 4, типа «Кореец» — 4, типа «Гиляк» — 1);

миноносцев — 51.

Для Черного моря до 1896 г. введено в строй:

эскадренных броненосцев — 6 («Чесма», «Синоп», «Екатерина II», «Георгий Победоносец» — по 10 180 тонн, «Двенадцать апостолов» — 8440 тонн, «Три святителя» — 12480 тонн); в постройке — 1 («Ростислав» — 8880 тонн);

крейсеров — 1 («Память Меркурия»);

канонерских лодок — 4 («Донец», «Кубанец», «Терек», «Запорожец» по 1224 тонны).

Из кораблей Балтийского флота погибли при авариях броненосец «Гангут» (6500 тонн) в 1897 г. в Балтийском море и бронепалубный корвет «Витязь» (3100 тонн) в 1893 г. в Тихом океане.

К началу 1896 г. в составе Балтийского флота состояли: эскадренных броненосцев — 7, броненосцев береговой обороны —

3, крейсеров 1-го и 2-го ранга — 7.

В период 1881–1895 гг. и далее до 1898 г. развитие броненосного судостроения шло в направлении осуществления тех принципов, которые установились в предшествующий период 1868–1881 гг.

Для внешних морей Россия после 1881 г. начала строить также и эскадренные броненосцы умеренных размеров от 8 до 10 000 тонн с калибром главной артиллерии не свыше 305 миллиметров. К 1894 г. в Балтике для Дальнего Востока были выпущены 3 корабля в 10960 тонн с вооружением по 4 орудия калибром 305 миллиметров и по 12 орудий калибром 152 миллиметра. Но главным типом строющихся кораблей продолжали оставаться бронепалубные крейсера возрастающих размеров, предназначенные для ведения крейсерской войны на океанах.

Русские крейсера конца XIX в. продолжали оставаться наиболее оригинальным типом боевого корабля, приспособленным для длительных океанских плаваний, с многочисленной артиллерией и достаточным бронированием.

По программе 1881 г. последовательно были выпущены следующие крейсера.

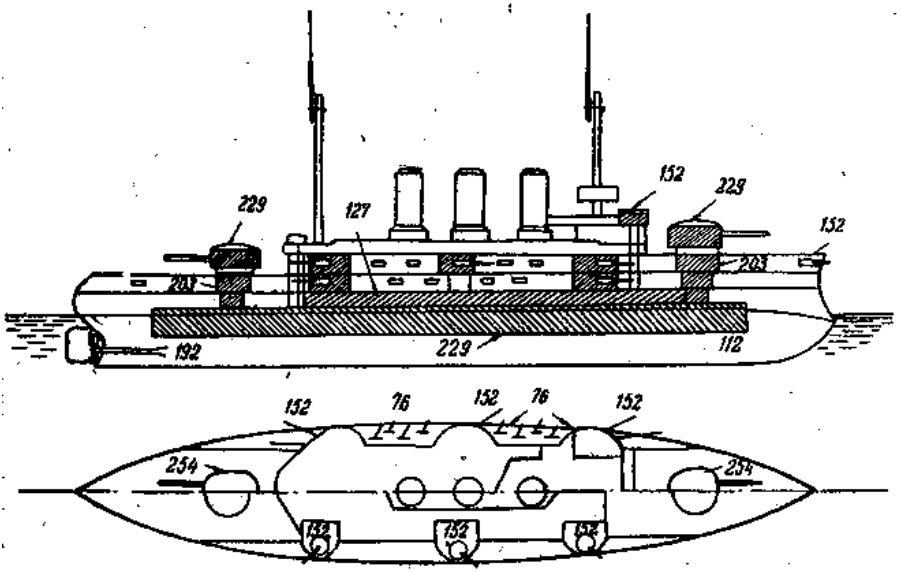
Год вступления в строй	Наименование	Водоизмещение, тонны	Скорость хода, узлы	Количество орудий		
				203 миллиметра	152 миллиметра	120 миллиметров
1883	«Дмитрий Донской»	5804	16		6	6
1884	«Владимир Мономах»	5754	15,5		6	6
1888	«Адмирал Нахимов»	8524	17	8	10	
1890	«Память Азова»	6734	18	2	14	
1892	«Рюрик»	10930	18	4	16	6
1897	«Россия»	12190	19,5	4	16	
1900	«Громобой»	12400	20	4	22	
1903	«Баян»	7780	21	2	8	

Выпуск трех больших крейсеров «Рюрик», «Россия» и «Громобой» водоизмещением свыше 10000 тонн совпал с осложнениями между Россией и Англией из-за Памира.

Усмотрев в выпуске этих крейсеров опасность для себя, Англия сочла необходимым ответить на их постройку созданием еще более мощных кораблей. В ответ на постройку «Рюрика» Англия выпустила два огромных бронепалубных крейсера «Террибль» и «Пауэрфуль» в 14 200 тонн с ходом 22,5 узла, имевших броневую палубу со скосами толщиной 152 миллиметра. На выпуск «России» и «Громобоя» англичане ответили постройкой четырех последовательных серий броненосных крейсеров водоизмещением от 10000 до 14300 тонн. Всего они выпустили 25 единиц с ходом 23–24,5 узла.

Между тем русское Морское министерство пошло дальше по пути подготовки к операциям крейсерской войны и подчинило

постройку броненосцев той же идее. В 1895 г. были заложены два облегченных броненосца «Ослябя» и «Пересвет»,



Броненосец «Ослябя».

а в 1898 г, третий корабль того же типа «Победа», водоизмещением 12675 тонн в нормальном грузу. Они, как и крейсера типов «Рюрик» и «Россия», отличались высокой автономностью, могли брать запас угля до 2500 тонн и запасы расходных грузов, рассчитанные на пребывание в океанах до четырех месяцев. У броненосцев главное вооружение и защита были облегчены. Артиллерия включала орудия калибром 254 миллиметра в броневых башнях в носу и корме и по пяти орудий калибром 152 миллиметра в броневых казематах по бортам. Еще одно 152-миллиметровое орудие было установлено под полубаком на верхней палубе без брони для стрельбы прямо по носу. Броневая защита по ватерлинии толщиной 178–229 миллиметров простиралась на 3/4 длины между концевыми башнями.

Эти три броненосца вместе с крейсерами «Рюрик», «Россия» и «Громобой» образовывали сильную автономную эскадру для действий в океанах. Их боевая деятельность и снабжение должны были обслуживаться шестью большими быстроходными пароходами Добровольного флота с тоннажем 9–12 тысяч тонн и с ходом 18–20 узлов. Такое боевое соединение кораблей представляло бы серьезную опасность даже для многочисленного английского флота.

Так строилась комплектация Балтийского флота по 1898 г., пока-имелась в виду борьба с Англией. Но с 1898 г., в связи с осложнением обстановки на Дальнем Востоке, произошло коренное изменение тактического назначения Балтийского флота для внешних морей. Россия прекратила плановое строительство броненосных крейсеров и перешла к постройке бронепалубных крейсеров среднего тоннажа типов «Аврора» и «Богатырь».

С 1899 г. были выпущены следующие крейсера бронепалубного типа:

Наименование	Год вступления в строй	Водоизмещение, тонны	Скорость хода, узлы	Количество орудий	
				152 милл.	120 милл.
Крейсера 1-го ранга					
«Диана»	1902	6730	20	8	—
«Паллада»	1902	6730	20	8	—
«Аврора»	1902	6730	20	8	—
«Варяг»	1901	6520	—	12	—
«Аскольд»	1901	5900	—	12	—
«Богатырь»	1902	6675	23	12	—
«Олег»	1904	6675	23	12	—
Крейсера 2-го ранга					
«Светлана»	1898	3825	20	6	—
«Боярин»	1902	3200	22	—	6
«Новик»	1902	3050	25	—	6
«Жемчуг»	1904	3100	24	—	8
«Изумруд»	1904	3100	24	—	8
«Алмаз»	1901	3200	19	—	3

За время с 1898 г. на 13 выпущенных бронепалубных и легких крейсеров был построен только один броненосный крейсер — «Баян» в 7780 тонн, но он предназначался для прикрытия дальних разведчиков.

Конфликт с Японией из-за раздела сфер влияния

Революция Мейдзи 1868 г. в Японии нарушила вековую изоляцию Японии от остального мира и пробудила националистические стремления многочисленных и воинственных самураев.

Усилившаяся центральная власть, опираясь на воинственные элементы страны, стремилась из объекта агрессии других стран самой стать агрессором и проникнуть на материк, пользуясь слабостью смежных стран — Кореи и Китая. В 1874 г. была предпринята первая завоевательная экспедиция 30 тысяч самураев для захвата острова Тайвань. Эта попытка не смогла

закрепить владение островом вследствие вмешательства Англии, ставшей «на защиту прав» Китая.

С 1885 г. японское правительство начало деятельную подготовку к войне с Китаем и затратило огромные суммы на армию, флот, технические мероприятия и идеологическую обработку населения. Парламент единодушно одобрял все военные мероприятия кабинета. Попытки к захвату Кореи в 1885 г. окончились неудачей в силу противодействия России, Германии и Франции.

Япония по Тяньцзинскому договору с Китаем была принуждена вывести из Кореи свои войска и обязалась не вводить их туда иначе как по согласованию с китайским правительством.

Молодой японский капитализм, став на путь колониального разбоя, пришел к выводу, что для закрепления позиций в Корее необходима большая война с Китаем.

Уже в этот период прорвалась ненависть к России, созревавшая среди японских крайних националистов. В 1891 г. предпринял большое морское путешествие на Дальний Восток наследник русского престола великий князь Николай Александрович, царствовавший впоследствии под именем Николая II.

Во время посещения русским наследником в городе Киото одного из храмов на него было произведено покушение полицейским из штата японской охраны.

Японская газета так комментировала нападение в Киото 11 мая 1891 г. на наследника русского престола:

«Тсуда Санцо, полицейский агент, поставленный в ряд с другими для охраны на улице Кокара Сакимачи, нанес две раны цесаревичу. Тсуда Санцо, рьяный патриот, мотивировал свой поступок тем, что русский князь изучает Японию в стратегическом отношении, чтобы впоследствии напасть на нее...»

В 1894 г. Япония начала войну с Китаем, столкнувшись с ним из-за влияния в Корее.[2] К этому времени уже сложилась и окрепла в Японии националистическая партия, поставившая себе цель создать колониальную империю на Азиатском материке и установить монопольное господство Японии во всей Восточной Азии.

Методом осуществления этого империалистического плана должно было стать военное насилие, территориальные захваты и военно-политическая интервенция, используя слабость центральной власти китайского правительства.

После ряда поражений на суше и на море Китай был вынужден пойти на капитуляцию и подписать 17 апреля 1895 г. в Симоносеки договор на крайне тяжелых условиях,

продиктованных ему победительницей Японией. Китай должен был отказаться от своих прав протектората над Кореей и признать ее «независимость», уступить Японии завоеванный ею Ляодунский полуостров с крепостью Порт-Артур и портом Талиенван, отдать Японии остров Тайвань и цепь островов Пэнхуледао (Пескадорских) и принять обязательство выплаты огромной контрибуции в 400 миллионов иен за пятилетний срок.

Однако последовавшее вмешательство России, Франции и Германии помешало Японии в полной мере воспользоваться плодами ее победы. Три державы предъявили 23 апреля 1895 г. объединенную ноту Японии с требованием отказа от территориальных приобретений на материке, в том числе и от Порт-Артура, так как это «будет препятствовать независимости Кореи».

Ход событий после Симоносекского договора неизбежно вел к вооруженному столкновению России и Японии.[3] Россия нуждалась в выходе к незамерзающему порту на Тихом океане для начатой постройкой Сибирской магистрали, а флоту нужна была стоянка со свободным в зимнее время выходом в океан.

В декабре 1897 г. Тихоокеанская эскадра перебазировалась из Владивостока в Порт-Артур. А в марте 1898 г. был заключен договор с Китаем о предоставлении России права на постройку Маньчжурской железной дороги и об аренде всего Ляодунского полуострова с Порт-Артуром и бухтой Талиенван, выбранной в качестве конечного пункта Сибирской магистрали через Маньчжурию.[4]

В феврале 1898 г. царское правительство ассигновало по чрезвычайному бюджету 90 миллионов рублей на срочное увеличение флота. Япония убедилась, что Россия стала на путь деятельной подготовки к войне, вопрос о начале которой зависел лишь от хода подготовительных мероприятий обеих сторон.

Программы подготовки флота царской России к войне с Японией

В 1895 г. Морское министерство обеспокоилось недостаточной численностью Балтийского флота, учитывая сопоставление его сил с быстрым ростом германского флота.

В это время правительство еще не видело назревавшей опасности осложнений с Японией в Тихом океане, не считало ее вероятным противником на морях и полагало, что наличных сил Балтийского моря вполне достаточно против легких крейсеров Японии в случае столкновения.

Промежуточная программа 1895 г. на срок до 1902 г.

предусматривала постройку: 5 эскадренных броненосцев, 4 броненосцев береговой обороны, 6 крейсеров 1-го ранга, 1 крейсера 2-го ранга, 5 канонерских лодок, 54 миноносцев, 2 минных заградителей и 4 транспортов.

Всего испрашивалось на новое судостроение для Балтийского моря до 1902 г. 148,8 миллиона рублей.

Для Сибирской флотилии предусматривались только 2 канонерки и 8 миноносцев.

Таким образом, в начале 1895 г. развитие Балтийского флота еще не связывалось с обстановкой на Дальнем Востоке.

Однако к концу 1895 г. взгляд русского правительства на положение дел в водах Дальнего Востока изменился. Япония, приняв условия Симоносекского мира, немедленно приняла решение увеличить личный состав флота втрое, а армию удвоить. [5] Русское правительство убедилось в резко наступательном характере японской внешней политики, что ставило под угрозу безопасность дальневосточной окраины России.

В русских морских кругах возникло сильное течение, настаивавшее на срочном и значительном усилении Тихоокеанского флота, так как Япония, выступившая с завоевательной программой в Азии, могла стать вероятным и опасным противником России. Это мнение встретило одобрение правительства, и Николай II дал управляющему Морским министерством указание — «пересмотреть взгляд на военное положение России в Тихом океане». Образованное по распоряжению царя Особое совещание пришло к заключению, что «По сравнению с 1881 г. на Дальнем Востоке произошло существенное изменение обстановки, и притом далеко не в нашу пользу. Образ действия Японии обнаружил самые сильные завоевательные стремления».

Выводы Особого совещания окончательно сводились к следующим заключениям:

1. «Япония подгоняет окончание своей судостроительной программы к году окончания Сибирского пути, что указывает на возможность вооруженного столкновения в 1903–1906 году».

2. «Япония всеми силами будет стремиться перебросить на материк свою армию, а потому в случае войны флоту будет принадлежать первенствующая роль на театре военных действий».

3. «Япония отлично понимает значение флота и не остановится и впредь на усилении его, если со стороны России не будет категорически указано, что она не остановится ни перед какими жертвами, чтобы обезопасить себя от посягательства со стороны моря».

4. «России необходимо теперь же, не упуская момента, выработать программу судостроения для Дальнего Востока с таким расчетом, чтобы к окончанию судостроительной программы Японией наш флот на Дальнем Востоке превышал значительно японский».

Победа Японии над Китаем коренным образом изменила расстановку сил на берегах Тихого океана.

Русский флот уже с конца 1895 г. стал концентрироваться в водах Дальнего Востока. Вместо начавшейся конкуренции в Балтийском море с Германией и старой угрозы осложнений с Англией Балтийский флот должен был сосредоточивать свое внимание на росте японских морских сил.

В ноябре 1895 г. Особое совещание постановило:

«а) программу судостроения 1895 г. пересмотреть;

б) создать в Тихом океане сильную эскадру;

в) впредь до приобретения на Дальнем Востоке незамерзающего порта организовать в Средиземном море базирование резервной эскадры».

Европейские дела развивались своим чередом и требовали от русского правительства готовности к возможным крупным событиям на Ближнем Востоке.

Положение в Турции чрезвычайно осложнилось в связи с армянским и балканским вопросами. Вмешательство европейских держав в турецкие дела уже казалось неизбежным.

Между тем германский рейхстаг одобрил в 1897 г. закон об увеличении флота в последующие 20 лет с доведением состава флота до 34 броненосцев и 17 броненосных крейсеров. Императору Вильгельму удалось убедить Николая II, что это мероприятие ни в какой степени не направлено против России, а потому она может без всяких опасений перебрасывать Балтийский флот на свой основной Тихоокеанский театр.

Царское правительство одновременно преследовало несколько политических задач и колебалось сделать между ними окончательный выбор. Оно втянулось в активную политику на Дальнем Востоке, подготовило почву для проникновения в Маньчжурию и приобретения незамерзающей базы в Печилийском заливе.

Оно также не могло отказаться от традиционной политики на Ближнем Востоке и продолжало втайне планировать захват южных проливов.

И наконец — не были устранены опасения, что Германия и Англия могли неожиданно повернуть фронт против России.

Между тем, стратегия требовала от правительства ясного указания: где и против кого надлежит сосредоточить главные

силы?

В декабре 1897 г. Особое совещание, наконец, признало:

1) «Главные силы должны быть на главном театре, каковым для данного времени является Дальний Восток».

2) «В Балтийском море ограничиться флотом береговой обороны».

3) «Состав флота для Тихого океана установить: 10 современных эскадренных броненосцев, 4 броненосных крейсера, 10 бронепалубных крейсеров 2-го класса, 10 легких крейсеров 3-го класса, 2 минных заградителя, 36 новых истребителей и миноносцев».

До 1898 г. русская Тихоокеанская эскадра не уступала японскому флоту. К этому времени уже определились программы усиления японского флота. После окончания войны с Китаем 1894–1895 гг. Япония, получив от него контрибуцию, выплаченную своевременно с помощью России, провела через парламент первую судостроительную программу еще в конце 1895 г. на сумму 95 миллионов иен с расчетом на 7 лет по 1902 г. Она включала 6 первоклассных броненосцев: два по 12300 тонн и четыре по 14800–15200 тонн. Но в конце 1896 г. при создавшемся на Востоке положении, сосредоточении русского флота в Тихом океане и вмешательстве европейских держав в дела Китая японское правительство признало программу недостаточной и внесло в парламент законопроект о дополнительном ассигновании 148 миллионов иен на постройку шести сильных броненосных крейсеров по 9500–9850 тонн, большого числа истребителей, легких крейсеров и на сооружение военно-морских баз.

Распределение кредитов предусматривалось по 1905 г. включительно, но 12 главных линейных кораблей и броненосных крейсеров подлежали окончанию в 1902 г.

Все крупные боевые корабли были заказаны лучшим европейским заводам: 6 броненосцев и 4 броненосных крейсера — в Англии, а 2 крейсера — во Франции и Германии.

Финансирование судостроительных программ Японии и прочих военных заказов было обеспечено не только аккуратной выплатой китайской военной контрибуции, но и займами, которые Японии предоставили английские и американские банковские круги.[6]

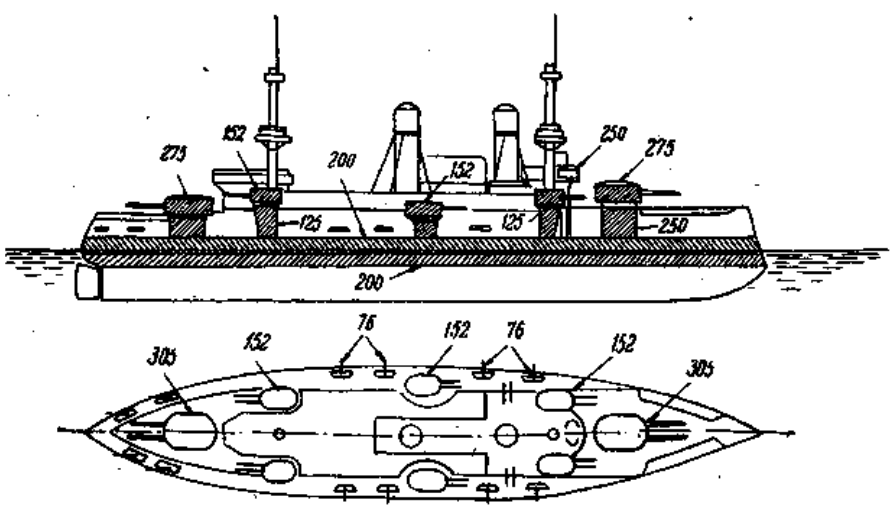
Дополнительная русская программа судостроения 1898 г.

Русское Морское министерство в расширение программы

1895 г. составило дополнительную судостроительную программу для Тихого океана, которая была утверждена Николаем II 20 февраля 1898 г. Она потребовала чрезвычайного ассигнования в 90 миллионов рублей. Всего на усиление Балтийского флота по программам 1895 и 1898 гг. требовалось израсходовать до 250 миллионов рублей с тем, чтобы окончить строительство всех новых кораблей к кампании 1905 г.

Дополнительная программа для Тихого океана предусматривала выпуск к 1905 г. следующих, кораблей: 5 эскадренных броненосцев, 6 крейсеров 2-го класса, 10 крейсеров 3-го класса, 2 минных заградителей, 36 истребителей. Практически обе программы слились в объединенный план со сроком реализации к 1905 г.

В связи с большой загрузкой петербургских адмиралтейств и всех других судостроительных предприятий было принято решение часть кораблей заказать за границей на лучших судостроительных заводах. В 1898 г. срочно были переданы за границу заказы на следующие корабли: во Францию — эскадренный броненосец «Цесаревич» в 13 100 тонн и броненосный крейсер «Баян» в 7780 тонн; в Соединенные Штаты — эскадренный броненосец «Ретвизан» в 12910 тонн и бронепалубный крейсер «Варяг» в 6500 тонн; в Германию — бронепалубные крейсера «Богатырь» в 6645 тонн и «Аскольд» в 5900 тонн, легкий крейсер «Новик» в 3050 тонн и учебный транспорт «Океан» в 12000 тонн; в Данию — легкий крейсер «Боярин» в 3200 тонн.



Броненосец «Цесаревич».

Выполнение всех заказов было развернуто с должной энергией. Сама программа 1898 г. отвечала своему назначению, но была допущена непоправимая ошибка, а именно — затяжка срока ее реализации кончая 1905 г., при японском плане готовности всех броненосных кораблей к концу 1902 г.

Такое удлинение срока русской программы было принято по настоянию министра финансов, который утверждал, что Япония в силу тяжелых финансовых затруднений не сможет закончить постройку кораблей раньше 1908 г. Исходя из этого утверждения, он находил требования Морского министерства об окончании всей программы в 1903 г. необоснованными и считал непосильной затрату в течение пяти лет 250 миллионов на один Балтийский флот при одновременном строительстве портов, крепостей, железных дорог и перевооружении армии.

В 1901 г. Морское министерство доложило царю, что в 1905 г. русскому флоту будет обеспечено преобладание над Японией в Тихом океане и он сможет достигнуть следующего состава: 10 новых эскадренных броненосцев, 5 броненосных крейсеров, 7 бронепалубных крейсеров 1-го ранга, 5 легких крейсеров 2-го ранга, 2 минных заградителя, 20 истребителей по 350 тонн и 24 миноносца по 150–220 тонн.

Николай II подтвердил необходимость сосредоточения всего этого флота на Дальнем Востоке и, считая угрозу со стороны Японии ликвидированной, дал новую директиву:

«Составить программу дальнейшего развития морских сил России на 20-летний период, имея в виду восстановление равновесия с Германией на Балтийском море».

Во время разработки Главным Морским штабом этой программы от царя последовала дополнительная директива:

«Главное внимание обратить на усиление флота на Черном море».

Таким образом, царское правительство уже в канун столкновения с Японией, устанавливая перспективы развития морских сил России, снова ставило одновременно три задачи: на Тихом океане — преобладание над Японией, на Балтийском море — равновесие с Германией, на Черном море — обеспечение операции овладения проливами.

Программа судостроения 1903 г.

Главным Морским штабом была разработана по полученным директивам царя в 1903 г. новая 20-летняя программа судостроения на период с 1903 до 1923 г.

Ход событий на Дальнем Востоке быстро опередил ее и

превратил в архивный документ, свидетельствующий о слабой тактической ориентировке и направлении мыслей правительственного руководства и морских сфер в самый канун русско-японской войны 1904–1905 гг.

Двадцатилетняя (на 1903–1923 годы) программа 1903 г., выдвинутая Главным Морским штабом, вылилась в следующих цифрах.

Классы кораблей	Балтийский флот и Тихий океан	Черноморский флот
Эскадренные броненосцы	36	11
Броненосцы береговой обороны	—	6
Броненосные крейсера	18	2
Бронепалубные легкие крейсера	36	12
Истребители и миноносцы	450	60
Минные заградители	4	—
Подводные лодки	104	—

Стоимость осуществления этой программы исходя из средней потонной расценки, но без учета вздорожания вследствие роста размеров кораблей и усложнения технического оборудования, получилась в 1,5 миллиарда рублей. При расчете на 20 лет средний годовой расход на судостроение получился в 75 миллионов рублей, тогда как уже в период с 1898 г. расход в 45 миллионов признавался чрезмерно обременительным для государства. При этом исчисленная сумма не включала расходов на оборудование баз, постройку доков, судостроительных, броневых и орудийных заводов, транспортного и вспомогательного флота и изготовление боевого комплекта снарядов.

Эта программа была разослана на отзыв наиболее авторитетных адмиралов и руководителей флота. Приведем следующие мнения:

Великий князь Александр Михайлович: «На Тихом океане — быть постоянно готовыми к войне с Японией. На Черном море — нужен флот, достаточный для овладения проливами. На Балтийском море — мир с Германией и активная оборона минным флотом».

Адмирал Пилкин: «Для защиты Балтийского моря минный флот недостаточен. Нужен линейный флот».

Адмиралы Бирилев и Чухнин: «Оборону Балтики возложить на сильный минный и подводный флот».

Адмирал Макаров: «Для активных боевых операций не строить броненосцев, а заменить их легкими быстроходными

крейсерами с броневой противоосколочной палубой, с двумя крупнокалиберными орудиями при тоннаже около 3000 тонн».

Адмирал Рожественский: «В Балтике необходим сильный линейный флот из броненосцев, достаточный для противопоставления Германии и Швеции».

Обсуждение оперативной программы на 1903 г. затянулось из-за рассмотрения 20-летнего плана. Чтобы не прерывать загрузки заводов Петербурга и Черного моря, по освобождении всех больших стапелей в 1902 и 1903 гг. были заложены новые корабли по программе 1903 г. в счет многолетнего плана.

Для Балтийского моря были заложены броненосцы «Андрей Первозванный» и «Павел Первый» по 16 630 тонн. Для Черного моря 2 эскадренных броненосца «Евстафий» и «Иоанн Златоуст» по 13000 тонн. Для Тихого океана 6 эскадренных миноносцев по 600 тонн.

Когда выявилась нереальность большой 20-летней программы из-за финансовых затруднений, была выработана сокращенная 10-летняя программа на период с 1904 по 1914 г.

Намечалось для Балтийского моря за 10 лет построить: эскадренных броненосцев — 9, броненосных крейсеров — 2, эскадренных миноносцев — 18, миноносцев — 18, минных заградителей — 1, подводных лодок — 10.

Еще до конца 1903 г. Морское министерство исходило из допущения возможности войны с Германией и приходило к выводам, коренным образом расходившимся со всей политикой России с 1895 г.

Главный Морской штаб уже в начале 1904 г. свои новые взгляды на дислокацию флота формулировал так:

«При возникновении спора с Германией трудно было бы рассчитывать на обратную переброску флота из Тихого океана. Несравненно благоразумнее был бы расчет на успех посылки даже в самый разгар войны с Японией всего нашего флота из Финского залива в Тихий океан, если бы в Тихом океане мы содержали только слабую эскадру, а в Балтийском море — флот значительно сильнее японского».

Это мнение Главного штаба русского флота за три недели до начала войны с Японией указывало на его полную дезориентированность в вопросах внешней политики и на отсутствие в руководящих морских кругах предвидения развертывания назревавших событий.

Естественно, что при такой раздвоенности внимания Россия, несмотря на все предупреждения с Востока, была захвачена началом войны врасплох.

Программа 1903 г. осталась лишь доказательством

недальновидности руководства, ответственного за подготовку вооруженных сил к конфликту на Тихом океане.

Куропаткин 3 января 1904 г., за 23 дня до начала войны с Японией, говорит в своем дневнике о тайном приказе, данном ему Николаем II: «Посоветовать по секрету от министра иностранных дел Ламздорфа подэсаулу Хлопову, отправляющемуся в Тибет, разжечь там тибетцев против англичан».

Царь вместе с Плеве, Безобразовым и адмиралом Абазой вел свою «тайную дипломатию» на Дальнем Востоке, держа свои планы в секрете от Витте, Ламздорфа и Куропаткина.

Центром, негласно руководившим дальневосточной политикой царского правительства, стал безответственный «Комитет по делам Дальнего Востока», в котором ведущую роль играли Безобразов, контр-адмирал Абаза, а также лица из придворных кругов и некоторые пристроившиеся к комитету темные дельцы и спекулянты. Своей наглой захватнической политикой в Корее и Маньчжурии, вымогательством концессий по лесоразработкам на границах Кореи по реке Ялу и использованием воинских частей для охраны своих предприятий они крайне обострили отношения с Японией, вызвали ее протесты и подозрения и привели к столкновению раньше, чем царское правительство успело подготовить военные силы и транспорт к ведению большой войны на удаленной окраине.[7]

Русский царизм, зависевший в Европе от мощного международного финансового капитала передовых промышленных стран, сам мечтал властвовать над азиатскими народами.

Российский капитал, базировавшийся на национальную текстильную промышленность, исчерпал емкость бедного внутреннего рынка и все более устремлялся на внешние рынки смежных стран Балканского полуострова и Ближнего Востока. В это же время капитал металлургической и машиностроительной промышленности, быстро пустивший корни на юге России с 1892 г. за счет иностранных крупных инвестиций, добивался больших правительственных заказов. А для этого была необходима наступательная внешняя политика: прокладка новых железнодорожных магистралей на окраинах, сооружение портов и крепостей, строительство мощного флота и перевооружение армии. Дальний Восток для тяжелой промышленности являлся наиболее благоприятной сферой приложения ее возросших производственных сил, требовавших более широкого применения.

При реализации своих планов на Дальнем Востоке царская Россия столкнулась с таким же хищным японским

империализмом. Столкновение двух конкурентов при размежевании дальневосточных рынков и сфер влияния стало неизбежным.

Царское правительство, ведя на Дальнем Востоке грубо захватническую политику под влиянием преувеличенного представления о своей военной силе, не допускало мысли, что Япония может взять на себя инициативу нападения на Россию.

В действиях петербургской бюрократии не было ни единства планов, ни продуманной настойчивости в осуществлении намеченных целей. Это вело к авантюризму всех начинаний, не обеспеченных своевременно финансами, материально-техническими средствами и военной силой.

Глава III. Подготовка Японии и России к войне и ее завязка

Предвидя трудную борьбу с Россией, Япония начала всестороннюю подготовку к войне сразу после подписания Симоносекского мира. Обеспечив создание необходимых морских и армейских сил, изучив театр войны и наметив пути наступления, Япония перешла к изучению своего противника.

Прежде всего она выяснила, в каком положении находится постройка Сибирской и Маньчжурской магистралей, какова их пропускная способность, в каком состоянии находится оборудование портов Порт-Артура, Талиенвана и Владивостока и их оборонительных укреплений, какими армейскими соединениями могут располагать русские на Дальнем Востоке до прибытия подкреплений из Европейской России. Японии особенно важно было знать о русских морских резервах в Балтике, которые могут быть переброшены для усиления эскадры, уже сосредоточенной в Тихом океане.

Не довольствуясь агентурными и шпионскими донесениями, Япония направила в Европу специальную миссию, официально имевшую поручение «изучить постановку военного кораблестроения всех стран». В августе 1903 г. эта миссия посетила и Петербург, где с разрешения Главного Морского штаба осмотрела все адмиралтейские заводы, строившие новые корабли. Русское Морское министерство, желая подчеркнуть, что оно нисколько не опасается Японии, дало распоряжение показывать японцам все, чем они будут интересоваться, не скрывая действительного состояния постройки кораблей.

Еще в 1902 г. Япония заблаговременно предприняла подготовку благоприятной дипломатической обстановки в Европе, чтобы обезопасить себя от неожиданного выступления третьей державы. С этой целью в Европу была направлена миссия маркиза Ито, которой было поручено или договориться с Россией о сотрудничестве и разграничении сфер влияния, чтобы предупредить опасность войны, или заключить договор с Англией о военном союзе. Русская дипломатия не поняла целей японской миссии и не разгадала, что Япония еще колеблется в выборе ориентации между Россией и Англией. Все демарши маркиза Ито в Петербурге были встречены очень холодно, а переговоры о спорных вопросах отклонены.[8]

Русская дипломатия переоценивала военные силы и престиж России, считая достаточными сделанные приготовления к войне.

В августе 1902 г. Япония закончила комплектование нового флота. Все заказанные ею за границей корабли прибыли в японские воды, были соединены в эскадры и отряды, после чего началась систематическая тренировка флота. Уже с середины 1903 г. русский посланник в Японии барон Розен и военно-морской агент капитан 2-го ранга Русин систематически доносили о всех верных признаках подготовки Японии к войне: о начавшейся мобилизации запасных, реквизиции и вооружении судов торгового флота, организации Главной квартиры верховного командования.

Накануне Нового года (1904 г.) русскому посланнику в Токио были сообщены последние японские предложения по корейскому вопросу, по которому переговоры тянулись уже более полугода. Вручая Розену последнюю ноту, японский министр иностранных дел барон Комура добавил, что «дальнейшее промедление будет крайне неблагоприятно для обеих сторон».[9]

Тем не менее в Петербурге по обыкновению затянули рассмотрение японских предложений. Только 22 января в 8 часов вечера, после неоднократных напоминаний японского посланника Курино, Ламздорф пригласил его к себе и сообщил посланнику сущность русского ответа, пересланного накануне наместнику Дальнего Востока адмиралу Алексееву для передачи в Токио. Ответ был составлен в весьма примирительном тоне и заключал согласие на все японские предложения.

В это время на Дальнем Востоке события развертывались в прямо противоположном направлении. Япония, закончившая все приготовления к началу войны и считавшая момент для себя наиболее благоприятным, уже не намерена была идти на примирение. Военный совет под председательством японского императора постановил начать войну.

Была немедленно послана телеграмма в Петербург об отозвании посланника, а по армии и флоту отдан приказ об открытии военных действий. Телеграмма с русским ответом на японскую ноту по корейскому вопросу намеренно была задержана в Чифу. Ее получили в Токио только 25 января — после разрыва дипломатических отношений, о котором Комура уведомил Розена еще накануне, 24 января, объявив, что, по решению японского правительства, «сношения прерваны».

В ноте от 23 января, переданной в Петербург, японское правительство заявляло:

«Избирая этот путь (т. е. разрыв дипломатических переговоров. — *Авт.),* императорское (японское) правительство оставляет за собой право принять такое независимое действие, какое сочтет наилучшим для укрепления и защиты своего

угрожаемого положения, а равно для охраны своих установленных прав и законных интересов».

Японский флот вышел из Сасебо в 9 часов утра 24 января и приступил в открытом море к захвату русских пароходов. Так началась русско-японская война.

Стихийное, исторически сложившееся движение русского государства на восток к берегам Тихого океана приобрело в царствование Николая II хищнический характер колониальных захватов, отвечавших вожделениям развивавшейся в России империалистической буржуазии. Царизм впитал в себя начала империалистического разбоя, отвечавшего последней стадии развития буржуазии Европы и Америки. Англия, Соединенные Штаты и Германия своей политикой стремились втянуть царскую Россию в клубок противоречий на Дальнем Востоке и подготовить вооруженный конфликт России и Японии. Вооружая обе стороны, они стремились их ослабить и тем облегчить свои собственные колониальные захваты.

Япония, будучи экономически слабейшей стороной и уступая России в целом по размеру вооруженных сил армии и флота, захватила инициативу нападения и первая начала военные действия.

Свои шансы на успех в борьбе Япония строила на двух факторах: на непосредственной близости театра войны к ее владениям и на быстроте развития военных операций.

Она рассчитывала разбить военные силы России по частям, пользуясь неготовностью противника к развертыванию военных операций. Ее основной целью стало перебросить свою сухопутную армию сначала в Корею, а затем в Маньчжурию, прежде чем Россия сконцентрирует по Сибирской магистрали достаточные силы из Европейской России. На море она задалась целью парализовать и уничтожить русские морские силы в Тихом океане ранее возможного прихода достаточных подкреплений из Балтийского моря.

Осуществлению этих целей должно было служить внезапное нападение на Порт-Артурскую эскадру без формального объявления войны. Парализовав активность русской эскадры, японское командование стремилось обеспечить безопасную переброску на материк первых армейских соединений, а затем подготовить ликвидацию той части русского флота, которая уже находилась в Тихом океане.

Задачи русского военного руководства в условиях неожиданно начатой войны должны были быть противоположными. Надо было выиграть время для организации армии в Маньчжурии и задержать активными действиями флота

десантные перевозки японской армии. При этом русское морское командование могло идти на смелые операции, не опасаясь даже некоторой потери кораблей, так как имелся большой резерв сил в Балтийском море. При равных потерях в морских боях Россия в общем ходе войны оставалась бы в выигрыше.

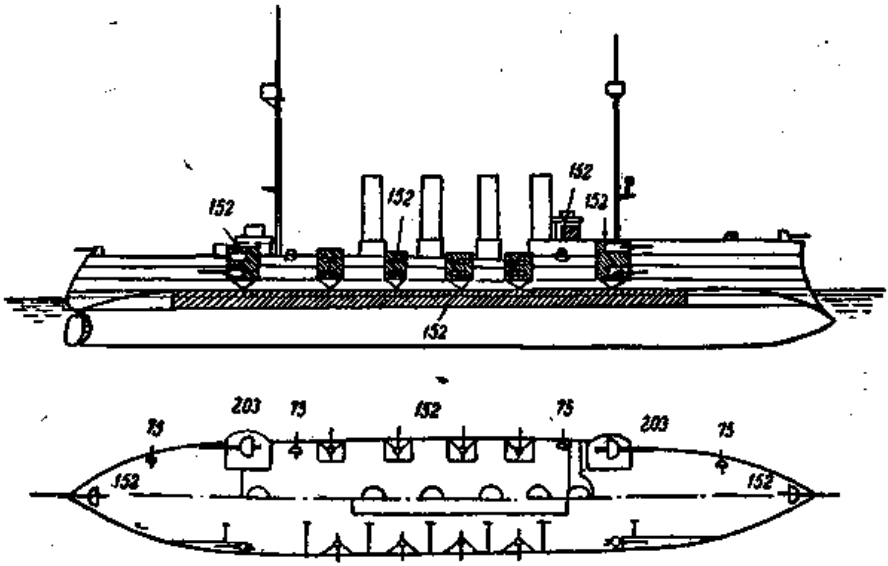
Глава IV. Ошибки в дислокации морских сил России перед войной

Военно-морское командование располагало в целом достаточными морскими силами в момент начала войны, но не сумело сосредоточить их в Тихом океане.

К концу 1903 г. в Тихом океане Морское министерство успело сосредоточить только следующие корабли русской и заграничной постройки.

В Порт-Артуре находились: 3 броненосца типа «Петропавловск» по 10960 тонн; 2 броненосца типа «Пересвет» по 12675 тонн; 2 новых броненосца «Цесаревич» в 13 100 тонн и «Ретвизан» в 12910 тонн; 1 броненосный крейсер «Баян» в 7730 тонн; 4 бронепалубных крейсера «Диана» и «Паллада» по 6750 тонн, «Варяг» в 6500 тонн, «Аскольд» в 5900 тонн; 2 легких крейсера «Боярин» в 3200 тонн и «Новик» в 3050 тонн; 2 минных заградителя «Амур» и «Енисей» по 2700 тонн; 7 канонерских лодок по 905–1500 тонн; 20 эскадренных миноносцев по 300–350 тонн; 7 номерных миноносцев по 180–220 тонн; 2 минных крейсера «Всадник» и «Гайдамак» по 500 тонн.

Во Владивостоке были оставлены: 3 броненосных крейсера «Громобой» в 12300 тонн, «Россия» в 12195 тонн, «Рюрик» в 11 000 тонн; 1 бронепалубный крейсер «Богатырь» в 6675 тонн; 1 вспомогательный крейсер «Лена» в 10 675 тонн.



Броненосный крейсер «Громобой».

Итого русский флот располагал в Тихом океане семью броненосцами, четырьмя броненосными и семью бронепалубными и легкими крейсерами. Между тем японцы уже к концу 1902 г. имели в строю все корабли, заказанные на европейских заводах, в числе 6 броненосцев, 6 броненосных крейсеров, а также 12 легких крейсеров, и флот береговой обороны, включавший один старый китайский броненосец и три устарелых бронепалубных крейсера.

Таким образом, предположение русского министра финансов, утверждавшего, что японцы из-за финансовых затруднений не смогут закончить постройку нового флота ранее 1906 г., оказалось совершенно ошибочным, так как Япония получила финансовую поддержку в банковских кругах Англии и Соединенных Штатов.

Весь боевой японский флот был в сборе уже к началу 1903 г., тогда как новые броненосцы русского флота в числе четырех кораблей были только спущены, а пятый еще находился на стапеле. До полной готовности этих пяти броненосцев оставалось к началу 1904 г. еще не менее полутора — двух лет, так как кредиты на постройку их отпускались с расчетом готовности их в навигацию 1905 г. Укрепления Порт-Артура и Владивостока, доки и мастерские главных баз Тихоокеанского флота и железнодорожные магистрали через Сибирь и Маньчжурию строились также с предположительным сроком окончания их только в 1906 г. К началу 1904 г. на Востоке для России наступал критический и опасный период, обеспечивавший Японии перевес

морских сил до прибытия всех намеченных русским правительством пополнений из Балтики.

Были допущены следующие основные ошибки, предопределившие недостаточную численность русской Тихоокеанской эскадры к началу 1904 г. Срок готовности новых кораблей, строившихся по программе 1898 г., был без достаточных оснований отложен до 1905 г.

Перед войной в 1902 г. из Тихого океана была возвращена в Россию для ремонта и модернизации эскадра адмирала Штакельберга из устарелых кораблей в составе трех броненосцев «Сисой Великий», «Наварин» и «Николай I», броненосных крейсеров «Адмирал Нахимов», «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах», бронепалубного крейсера «Адмирал Корнилов», а всего семи кораблей, общее водоизмещение которых составляло 52 500 тонн.

Эти корабли были бы весьма полезны для прибрежных операций.

В конце 1902 г. из Кронштадта вышел на Восток отряд адмирала Вирениуса в составе броненосца «Ослябя», бронепалубного крейсера «Аврора», броненосного крейсера «Дмитрий Донской», легкого крейсера «Алмаз», вспомогательных крейсеров «Смоленск», «Саратов» и «Орел», семи эскадренных миноносцев по 350 тонн, четырех малых миноносцев по 150–180 тонн. К концу 1904 г. этот отряд из-за ряда аварий миноносцев не успел еще пройти Суэц, и попытка усилить Тихоокеанскую эскадру готовыми кораблями с водоизмещением боевых кораблей в 30 000 тонн (не считая трех вооруженных пароходов) еще до начала войны окончилась полной неудачей.

Русское Морское министерство упустило возможность приобрести в Италии у фирмы «Ансальдо» два сильных броненосных крейсера по 7750 тонн, построенных для аргентинского флота. Русские представители отказались от крейсеров, как не подходящих к типу кораблей русского флота, и крейсера были немедленно приобретены японским правительством. Для них была выслана из Японии машинная команда, и крейсера полным ходом пошли в Японию. В Суэце они обогнали 16 декабря корабли адмирала Вирениуса, а Сингапур прошли 22 января 1904 г.

Таким образом, японцы, начиная войну, располагали 14 боевыми кораблями против 7 русских броненосцев и 4 броненосных крейсеров, имевших сравнительно более слабое вооружение и бронирование.

По бронепалубным и легким крейсерам против 7 современных русских японцы располагали 12 новыми и тремя

старыми, т. е. имели двойное превосходство. По числу миноносцев японский флот также располагал превосходством в два раза.

Силы русской эскадры были разъединены между двумя базами с расстоянием между ними в 1060 миль. Главные силы в составе 7 броненосцев и 7 крейсеров были сосредоточены в Порт-Артуре, который Тихоокеанский флот считал своей основной базой на театре войны.

Между тем в Порт-Артуре еще не был закончен док для ввода броненосцев, тогда как во Владивостоке имелся достаточный док им. цесаревича Николая размерами 180,5 X 29,6 X 9,16 м, в который могли входить все броненосцы и крейсера. Отсутствие дока для броненосцев в Порт-Артуре имело в дальнейшем самые тяжелые последствия для хода операций.

Японское командование весьма опасалось, что русский боевой флот перебазируется перед войной из Порт-Артура во Владивосток, что весьма затруднило бы для японцев развертывание планировавшихся ими десантных, блокадных и других боевых операций.

Решение главного военного руководства начать войну 24 января было вызвано телеграммой из Чифу, что «русский флот вышел из Порт-Артура в неизвестном направлении». Адмирал Того стремился заставить русскую броненосную эскадру вернуться в Порт-Артур, который должен был стать мышеловкой для русского флота. Японцы во время войны с Китаем уже брали эту крепость с суши, а флоту было очень удобно поддерживать морскую блокаду этой базы, имевшей всего один узкий выход. Группа островов Эллиот представляла удобную стоянку для блокирующего флота и для наблюдающих за противником крейсеров и миноносцев.

Русское командование, решив сохранить за собой обе базы, расположенные с флангов от Корейского полуострова, избрало Порт-Артур для броненосцев, бронепалубных крейсеров и миноносцев, а во Владивостоке разместило только бригаду из трех броненосных крейсеров. Уже в этом распределении имевшихся морских сил сказалось отсутствие ясного представления о предстоявших боевых действиях. Если Россия была вынуждена сохранять за собой Порт-Артур как одну из причин раздора с Японией, то распределение имевшихся морских сил должно было отвечать задачам боевых действий флота. Владивосток лучше отвечал задачам ведения крейсерской войны, которая должна была угрожать японским десантным операциям и океанским сообщениям Японии с Европой и Соединенными Штатами.

Три броненосных крейсера — «Рюрик», «Россия» и «Громобой» — были слабее шести японских броненосных крейсеров типа «Асама». Были все основания к русским броненосным крейсерам присоединить близкие по типу быстроходные броненосцы «Пересвет» и «Победа», а также и броненосный крейсер «Баян». Тогда русский отряд броненосных крейсеров также состоял бы из шести кораблей, но его ударная сила была бы даже больше японской благодаря наличию двух броненосцев с 8-ю орудиями калибра 254 миллиметра. Русское командование упустило из вида, что броненосцы типа «Пересвет» строились в предположении, что им предстоит составить одну эскадру с нашими броненосными крейсерами в войне с Англией.

Планируя широкие крейсерские операции, Россия имела все основания также базировать на Владивосток другой отряд быстроходных бронепалубных крейсеров: «Богатырь», «Варяг», «Аскольд» и «Новик» с ходом 23–25 узлов. Японцы не имели в составе своего флота крейсеров, которые могли бы противопоставить по быстроте хода перечисленным нашим. Две крейсерские дивизии обеспечивали русскому флоту серьезные тактические преимущества.

Опираясь на них, русское командование имело также возможность пойти на срочное продвижение к Тихому океану запоздавшего отряда Вирениуса из Суэца вместо того, чтобы возвращать его в Кронштадт. Выслав навстречу Вирениусу в район Сайгона отряд броненосных крейсеров из шести единиц и соединившись с «Ослябя» и «Авророй», можно было бы быстро пополнить двумя полезными кораблями Тихоокеанскую эскадру.

Став на этот путь базирования на Владивосток всех крейсерских сил, русское командование имело все основания туда же заблаговременно перевести из Порт-Артура и два лучших быстроходных броненосца «Цесаревич» и «Ретвизан», располагавших ходом в 18 узлов. Тогда в Порт-Артуре могли бы остаться три тихоходных броненосца типа «Полтава», бронепалубные крейсера «Паллада», «Диана» и «Боярин», все канонерские лодки и значительное число миноносцев. Наличия этих сил было бы вполне достаточно, чтобы приковать к Порт-Артуру значительную часть боевого японского флота для блокады. Между тем вся маневренная быстроходная часть русских сил располагала бы свободой действий, имея обеспеченный выход в Японское море и в Тихий океан.

Следовательно, готовясь к активной тактике, русское командование имело возможность и при наличных силах вести борьбу с адмиралом Того, лишь иначе распределив корабли и более целесообразно скомбинировав боевые тактические

соединения броненосных и бронепалубных крейсеров. Вместо этого лучшие бронепалубные крейсера были разъединены. «Богатырь» один оставлен во Владивостоке, «Варяг» послан стационером в Чемульпо, а «Аскольд» и «Новик» привязаны к эскадре броненосцев в Порт-Артуре. В результате этого одно из преимуществ русской эскадры в наличии отряда быстроходных крейсеров было утеряно.

Из отряда Вирениуса тихоходный «Дмитрий Донской» и малые миноносцы типа «Циклон» могли остаться в Средиземном море или вернуться в Балтику, тогда как вспомогательные крейсера «Смоленск» и «Саратов» и большие миноносцы должны были сопровождать «Ослябя» и «Аврору» до соединения с отрядом броненосных крейсеров из Владивостока.

Такие возможности имелись у Тихоокеанской 1-й эскадры, если бы ее командование умело правильно анализировать положение на театре войны и глубже понимало возможности боевых качеств кораблей, находившихся в его распоряжении перед началом военных действий.

Ход операций, развернувшихся в Тихом океане, показал, как неправильно были использованы силы, которыми располагало русское командование.

Часть первая. Как я стал моряком-кораблестроителем

Глава V. Мое детство и гимназические годы

Мой отец окончил в 1881 г. медицинский факультет Харьковского университета и получил назначение в село Вейделевка Воронежской губернии, в 27 километрах от уездного города Валуйки. Первые десять лет моего раннего детства протекли в этом селе.

Мать моя была дочерью небогатого помещика Кузнецова из Валуйского уезда. Окончив Харьковскую гимназию, она до замужества служила сельской учительницей.

Как отец, так и мать были вовлечены в круг общественных настроений передовой русской интеллигенции семидесятых годов. Разделяя народнические взгляды, они считали своим долгом работать в гуще крестьянской деревни, чтобы поднять ее культурный уровень.

Я родился в селе Великие Будища Полтавской губернии в сентябре 1881 г. и был старшим из детей. После меня в семье было еще два сына и две дочери.

Первым моим детским увлечением стали корабли русского военного флота. Их фотографии регулярно появлялись на страницах «Нивы». С 8-летнего возраста моим любимым кораблем стал крейсер «Память Азова», вступивший в строй в 1889 г. Интерес к кораблям родился у меня без всяких посторонних влияний, так как ни среди родственников, ни среди знакомых отца и матери моряков не было.

В 1891 г. отец оставил службу в земстве и получил место участкового врача на Курско-Харьково-Азовской железной дороге. Мы переехали на станцию Славянск, расположенную в 18 километрах от города Славянска.

Участок отца находился в Донецком бассейне. При поездках по линии до ст. Горловка отец часто брал меня с собой, и мне удалось еще в возрасте 10 лет побывать на больших металлургических заводах в Краматоровке, Константиновке и Дружковке. Эти поездки рано пробудили у меня интерес к технике.

Когда подошло время моего поступления в среднюю школу, отец добился перевода в город Белгород Курской губернии, где была 8-классная классическая гимназия. В 1892 г. я поступил в первый класс гимназии, и начались годы моей школьной учебы.

Родители руководили моими занятиями и старались развивать мои природные способности. Мать занималась со мной

французским языком, который хорошо усвоила еще в школе. Отец посвящал вечера чтению вслух произведений русских классиков. Любимыми его писателями были Гоголь и Пушкин.

Мое детское увлечение кораблями и поэзией моря продолжало развиваться. Особо сильный толчок развитию моей тяги к морю и увлечению кораблями вызвала поездка в Севастополь, которую отец предпринял со мной и моим братом Василием, когда я перешел в четвертый класс гимназии.

После осмотра города, панорамы Севастопольской обороны и Малахова кургана мы побывали в Херсонесе и на парусном ялике совершили поездку в Инкерман по Большому рейду мимо первых черноморских броненосцев «Чесма», «Синоп» и «Екатерина II», стоявших на якорях.

Отец получил в порту разрешение на посещение и осмотр броненосца «Чесма». Нас водил по всем палубам корабля толковый унтер-офицер, объяснял назначение всех устройств и охотно рассказывал об условиях жизни моряков на военном корабле.

Затем отец добился разрешения осмотреть завод Севастопольского адмиралтейства, на котором в то время достраивались у берега два новых броненосца Черноморского флота: «Три Святителя» в 12480 тонн и «Георгий Победоносец» в 10280 тонн. По заводу нас сопровождал мастер, который обстоятельно рассказал нам о всех особенностях этих броненосцев и о производстве корпусных работ в мастерских и на кораблях. Передо мной открылся новый увлекательный мир судостроительных работ. По возвращении в Белгород я в глубине души уже сделал выбор своей будущей специальности: мне хотелось стать кораблестроителем.

Из журнала «Нива», в котором была помещена в 1898 г. специальная статья, посвященная празднованию столетнего юбилея Морского Инженерного училища, я узнал, что это училище находится в Кронштадте и выпускает на военный флот как корабельных инженеров, строящих корабли в портах и на / казенных адмиралтейских заводах, так и инженеров-механиков, ведающих управлением механизмами плавающих кораблей.

Перейдя в 7-й класс гимназии, я уже окончательно решил избрать дорогу инженера-кораблестроителя и по окончании гимназии держать конкурсный экзамен в Кронштадтское Морское Инженерное училище на кораблестроительный отдел, о чем и сказал отцу.

Кроме предметов гимназической программы, я также усиленно занимался рисованием, брал систематические уроки у опытного преподавателя, окончившего Академию художеств. Под

его руководством я прошел курс перспективы, рисовал карандашом, акварелью и маслом, делал рисунки с гипсовых деталей, увеличивал портреты с фотоснимков. Попутно с седьмого класса гимназии я стал брать уроки музыки, когда отец приобрел пианино для моей сестры.

В старших классах гимназии я начал изучать высшую математику по популярному курсу Лоренца, а также увлекался естественными науками, астрономией и философией.

Перейдя в 8-й класс, я с отцом и братом предпринял поездку в Петербург и Кронштадт, намереваясь получить точные сведения об условиях поступления в Морское Инженерное училище и о положении корабельных инженеров в военном флоте.

В Главном «Морском штабе отец без труда получил разрешение на посещение завода Нового адмиралтейства, на котором в 1899 г. достраивался спущенный броненосец «Ослябя».

Затем мы выехали в Кронштадт, где после осмотра города и порта побывали в училище и получили разрешение на осмотр готовившегося к уходу в Тихий океан законченного броненосца «Полтава».

Поездка в Кронштадт и знакомство с Инженерным училищем оставили у нас самое благоприятное впечатление. Огромное здание училища, заново перестроенное, богатая библиотека, морской музей и хорошо оборудованные мастерские для практических занятий говорили о весьма солидной постановке учебного дела. Все виденное нами рассеяло последние сомнения отца относительно моего выбора специальности, и он согласился с тем, что я посвящу себя морскому делу.

В 1900 г. я окончил с золотой медалью Белгородскую гимназию и подал заявление в Кронштадтское Морское Инженерное училище с просьбой допустить меня к конкурсным экзаменам на кораблестроительное отделение.

Глава VI. Поступление в Кронштадтское Морское Инженерное училище

В сентябре 1900 г. я был принят на первый курс кораблестроительного отделения Инженерного училища. Из 50 державших конкурсные экзамены было зачислено 5 человек. Не попавшие по конкурсу на кораблестроительное отделение могли при желании поступить на механическое. Механиков было принято 32 человека из 80 державших экзамены.

Все зачисленные в училище поступали на полное казенное иждивение. Первокурсники обоих отделений слушали лекции совместно, а разделение корабельщиков и механиков начиналось со второго курса.

Все принятые были обязаны по окончании училища прослужить во флоте 4 1/2 года в покрытие расходов по их образованию и содержанию за 3 специальных курса.

Училище было закрытым учебным заведением, и присутствие воспитанников на всех лекциях было обязательным. Проверка успеваемости производилась периодически на очередных репетициях и на весенних переходных экзаменах после окончания учебного года (по двенадцатибалльной системе).

Ежедневно по окончании дневных занятий воспитанникам разрешалось отлучаться из училища до 11 часов вечера. По субботам же воспитанники имели право выезжать в Петербург до 11 часов вечера воскресенья.

Летом, после переходных экзаменов, кораблестроители выезжали в Петербург на трехмесячную производственную практику и распределялись по адмиралтейским заводам. По окончании летней практики производился проверочный экзамен комиссией инженеров Петербургского порта, после чего воспитанникам предоставлялся месячный отпуск.

Механики со второго года уходили в плавание по Балтийскому морю на судах учебного отряда Инженерного училища, а первый курс практиковался в Кронштадте на старой канонерской лодке «Туча».

На последнем — четвертом курсе кораблестроители и механики посвящали весь учебный год составлению дипломных проектов по специальности. Защита проектов и выпускные экзамены происходили при участии особой комиссии, назначаемой Главным Морским штабом.

Производство оканчивающих и их выпуск во флот проходил в торжественной обстановке в «царский день» 6 мая. Судостроители

получали звание «младшего помощника судостроителя» с одной звездочкой на узком серебряном погоне, соответствовавшее чину мичмана флотских офицеров, и назначались на имевшиеся вакансии в военно-морские порты на постройку и ремонт кораблей. Механики выпускались во флот со званием «младшего инженер-механика».

Морское Инженерное училище не было сословным или привилегированным учебным заведением. В него принимались все молодые люди до 19 лет, окончившие среднее учебное заведение, т. е. на равных основаниях с другими высшими техническими институтами и университетами.

Когда я пришел в Кронштадтское Инженерное училище, оно вступило в переломный период своего развития после столетнего юбилея в 1898 г. С этого года начался быстрый рост военного флота России, вызванный обострением политического положения на Дальнем Востоке из-за конфликта между Россией и Японией при разделе «сфер влияния».

Ма петербургских заводах, помимо достраивавшихся трех броненосцев по 12675 тонн и трех бронепалубных крейсеров по 6750 тонн, новая программа для Балтийского флота намечала постройку следующих кораблей для усиления Тихоокеанского флота: пяти броненосцев по 13516 тонн, бронепалубного крейсера в 6750 тонн, двух легких крейсеров по 3200 тонн, транспорта — пловучей мастерской в 8200 тонн, двух минных заградителей по 2700 тонн, нескольких контр-миноносцев и вспомогательных судов и легкого крейсера-яхты с ходом 19 узлов.

Таким образом, в год моего поступления в Кронштадтское Инженерное училище уже вполне определились объем и сроки программ судостроения как в России, так и в Японии. Все заканчивавшиеся в Балтийском море корабли немедленно уходили на Дальний Восток.

Кронштадтские морские круги получали многочисленные письма и сообщения от офицерского и инженерного состава Тихоокеанской эскадры, освещавшие положение дел на Дальнем Востоке.

В связи с быстрым ростом русского флота и вступлением в строй кораблей новых типов с отечественных и иностранных заводов росла роль инженерного технического состава во флоте, что поднимало вес и значение Инженерного училища в организации морских сил.

Все механики последних выпусков расписывались по новым законченным кораблям. Училище жило в напряженной атмосфере близкого военного столкновения на Тихом океане. В него стекались сведения о ходе постройки новых кораблей

Балтийского флота через молодых кораблестроителей, поддерживавших живую связь с товарищами и преподавателями.

Кронштадтские морские газеты «Котлин» и «Кронштадтский вестник» сообщали о всех событиях во флоте, о перемещениях по службе, о закладках, спусках и испытаниях кораблей.

В Кронштадтском порту заканчивалась достройка последних кораблей, переведенных из Петербурга с заводов. Они устанавливались во внутренней военной гавани у причалов пароходного завода и у входа в сухие доки.

Воспитанники училища имели возможность в свободное время посещать новые корабли, изучать их внутреннее расположение и оборудование, получать последние сведения от личного состава. Эта живая и непосредственная связь с повседневной жизнью флота вовлекала как кораблестроителей, так и механиков еще со школьной скамьи в круг жизни флота и заставляла проникаться его актуальными задачами.

Со времени поступления в училище я сразу попал в атмосферу, насыщенную вопросами развития русского флота в годы, предшествовавшие русско-японской войне. Мои новые товарищи, окончившие среднюю школу, отвечали уровню молодежи того времени, но в то же время большинство воспитанников так же, как и я, было привлечено к морской технической службе личным тяготением к ней.

Жизнь в одинаковых условиях закрытого полувоенного учебного заведения способствовала тесному сближению и развивала чувство личного доверия и взаимопомощи. Строй внутренней организации училищной жизни того периода сильно отличался своим своеобразием от других закрытых военных учебных заведений и способствовал объединению всех воспитанников в единый дружный коллектив. Так как кораблестроители и механики выпускались во флот на положении гражданских чинов морского ведомства, то не было особых оснований вводить в училище систему строевой муштровки.

Режим закрытого учебного заведения лишь своими внешними формами сближался с военными училищами. Дневной строго установленный порядок жизни, обязательность присутствия на всех лекциях и военное казенное обмундирование приучали к порядку и дисциплине. Вне училища воспитанники подчинялись требованиям военного чинопочитания и должны были отдавать честь морским и армейским офицерам наравне с юнкерами военных училищ.

Наряду с внешними военными формами организации училищной жизни начальник училища генерал-майор по

адмиралтейству инженер-механик А. И. Пароменский прилагал усилия, чтобы создать наиболее благоприятную обстановку для основательной подготовки будущих инженеров флота.

Исходя из того положения, что условия службы и права кораблестроителей и механиков во флоте не соответствуют их фактическому значению, он был уверен, что жизнь заставит изжить эту ненормальность по мере ослабления традиций и порядков, сложившихся в эпоху парусного флота, когда руководящая роль принадлежала строевым флотским офицерам.

Для ускорения этого процесса Пароменский стремился поднять престиж инженерного состава флота путем его высокой научно-технической подготовки и преданности делу развития и процветания флота. В беседах с воспитанниками он всегда внушал им мысль, что они должны во флоте образовать сплоченную корпорацию, спаянную интересами технического прогресса.

С разрешения Пароменского в училище была допущена организация независимой читальни, существовавшей на членские взносы самих воспитанников, которая управлялась выборным советом старшин по три человека от каждого курса.

Совет вел все дела читальни и имел право выписывать любые газеты, журналы и приобретать книги, допущенные цензурой к печати. Читальня получила весьма прогрессивное направление и оказывала определенное влияние на формирование общественно-политических взглядов всего состава воспитанников.

Реакционные и черносотенные издания в ней не допускались, но все радикальные газеты и легальная марксистская литература были широко представлены.

Преподавательский состав училища принадлежал целиком к инженерам, окончившим кораблестроительный и механический отделы Морской академии. Они читали курсы по математическим и специальным техническим наукам и руководили проектированием, но в то же время исполняли и строевые обязанности по училищу, несли дежурства и были ротными командирами.

Воспитанники привыкали смотреть на преподавательский состав как на старших товарищей, к которым всегда можно было обратиться за разъяснением любого вопроса.

Глава VII. Практика на судостроительных заводах

Прошел первый учебный год, кончились переходные экзамены на второй курс, и после двухнедельного отпуска по домам все воспитанники съехались к началу летней практики. Начался новый период в моей жизни, обеспечивший более тесное соприкосновение с жизнью флота и связь с судостроительными заводами Петербурга.

15 мая 1901 г. 20 кораблестроителей, перешедших на 2-й, 3-й и 4-й курсы, с руководителем от училища корабельным инженером Владимиром Ивановичем Невражиным, прибыли в Петербург и разместились во втором этаже здания Морского училища на набережной Васильевского острова.

Корабельщики жили дружной коммуной, получая от училища по 30 рублей в месяц на содержание каждого воспитанника. Продовольствием ведала хозяйственная комиссия из числа воспитанников; она закупала продукты, а в конце месяца распределяла остатки экономии от сумм, выданных на стол. Повар и несколько матросов для уборки помещений прибыли с нами от училища из Кронштадта.

Ежедневно в 9 часов утра мы отправлялись через Николаевский мост по левому берегу Невы на адмиралтейские заводы. Одна группа, работавшая на практике первый год, оставалась на заводе Нового адмиралтейства, а два других курса шли на верфь Галерного острова. В первый год практики мы должны были за три месяца изучить постройку деревянных килевых шлюпок в шлюпочной мастерской, а затем ознакомиться с расположением и оборудованием всех цехов по холодной и горячей обработке листовой и профильной стали, идущей на постройку корабельных корпусов. Далее в программу входило изучение плазовых работ и сборки корпуса на стапеле. К концу практики требовалось представить подробный письменный отчет, иллюстрированный копиями чертежей, эскизами от руки, рисунками и фотографиями. Для сбора всех сведений, копий чертежей и технических данных мы могли обращаться к инженерам в конторах строителей, к конструкторам в чертежных и к мастерам на постройках, а также ко всем рабочим у станков и сборщикам на стапелях.

Летом 1901 г. на стапелях Нового адмиралтейства в постройке находились: в большом каменном эллинге — броненосец «Бородино» в 13516 тонн; в деревянном легком

эллинге — транспорт-мастерская «Камчатка» в 8200 тонн; в малом каменном эллинге — транспорт «Волга» для Балтийского моря в 1711 тонн.

На Галерном острове были в постройке: в большом каменном эллинге — броненосец «Орел», однотипный с «Бородино»; в деревянном крейсерском эллинге — бронепалубный крейсер «Витязь» в 6750 тонн, однотипный с крейсером «Богатырь», строившимся в Германии на заводе Вулкан в Штетине.

Корабельщики последнего курса были откомандированы на Галерный остров и попали на практику к старому строителю «Орла» корабельному инженеру Яковлеву. Он давал практикантам ответственные поручения и руководил их работой, сообщая много ценных сведений из своего широкого строительного опыта. Как-то в июне, вернувшись с заводов на обед, мы слушали рассказы старших товарищей о ходе работ на «Орле». Все рассказывавшие восторгались рациональными методами работ и огромным опытом строителя броненосца Яковлева. После обеда я вышел на балкон с видом на Неву и невольно взглянул вниз по течению реки, где виднелись оба эллинга Галерного острова. Меня вдруг поразило, что над крышей деревянного эллинга, в котором шла сборка днищевого набора крейсера «Витязь», поднимались огромные языки пламени с клубами черного дыма, вырывавшимися через световые фонари на крыше. Я созвал всех товарищей, отдыхавших на койках после обеда. Сомнения не было: на Галерном острове в деревянном эллинге возник пожар. Мы немедленно сообщили Невражину и бросились бегом на Галерный остров.

На заводе раздавались тревожные гудки, по пути нас обгоняли скакавшие карьером пожарные обозы со всех частей города. С запада от устья Невы дул сильный ветер и раздувал пламя пожара, относя летевшие горящие головни, тучи искр и облака густого дыма с потоком раскаленного воздуха на восток, где на прилегающем к Галерному острову Сальном буяне были расположены огромные лесные склады морского ведомства.

Когда мы добежали до завода, весь эллинг с крейсером «Витязь» пылал. К стапелю нельзя было приблизиться из-за высокой температуры. Хотя стапель и эллинг заливали струи пожарных машин со всех сторон, но спасти днище крейсера на образовавшемся сплошном костре из горевших кильблоков и лесов уже было невозможно.

Под остовом корабля имелось огромное скопление дерева, а по бортам до самой крыши эллинга возвышались строительные леса с настилами и трапами для людей.

Сборка корпуса корабля находилась еще в начальной стадии.

Был выставлен только днищевой набор из шпангоутов и стрингеров средней части в районе машинных и котельных отделений, но уже шла установка листов наружной обшивки и настила внутреннего дна, а также началась сборка нижних поясьев поперечных переборок.

Из расспросов рабочих, как начался в эллинге пожар и все ли люди успели выбежать из здания, мы узнали, что пожар вспыхнул на внутреннем дне из-за опрокинутого горна, отчего загорелись стружки и штабель сухого леса для шаблонов. Воды поблизости не было, а сквозной ветер в эллинге сразу перекинул пламя на леса и разнес огонь по всему эллингу до крыши.

Но самое ужасное из сообщения бригады сборщиков было то, что в закрытом отделении внутреннего дна крейсера остался один молодой подручный сборщик, который был временно накрыт листом внутреннего дна для разметки дыр снизу, а этот лист был притянут к верхним шпангоутным угольникам сборочными болтами. Во время возникшей паники рабочие сборочной бригады разбежались, не освободив болтов притянутого листа, и несчастный парень остался закрытым в стальной коробке.

Скоро на наших глазах остов эллинга рухнул, накрыв остатками горящей крыши скрюченный раскаленный набор перекрестных связей днища. С этого момента борьба за спасение «Витязя» стала безнадежной. Но надо было предотвратить проникновение пламени в смежный каменный эллинг, в котором под самую крышу возвышался готовый корпус броненосца «Орел». Костер от стапеля и рухнувшего здания так накалил стены большого каменного эллинга, отстоявшего от смежного деревянного всего на расстоянии 10 метров, что в каменном эллинге начали загораться деревянные переплеты оконных рам и световых фонарей на крыше.

К счастью для «Орла», он находился с наветренной стороны от пожарища, и поэтому на стапель «Орла» не летели искры и не были направлены языки пламени и потоки раскаленного воздуха.

Наша группа воспитанников вместе с рабочими бросилась разбирать леса, окружающие левый борт «Орла», а пожарные, протянув шланги вдоль стапеля, заливали кильблоки и стену накалившегося каменного эллинга.

«Орел» отстояли от гибели в огне, но лесные склады на Сальном буяне продолжали пылать еще двое суток. Дальнейшее распространение пламени на смежный машиностроительный Франко-русский завод Берда удалось пресечь.

При разборке корпуса «Витязя» в закрытом междудонном отделении, действительно, обнаружили кости погибшего

рабочего.

Случай гибели крейсера в огне на стапеле показал, насколько опасно допускать на судостроительных верфях сохранение старых деревянных эллингов для сборки корпусов больших кораблей.

После этого урока через год был ликвидирован аналогичный деревянный эллинг в Новом адмиралтействе, в котором шла сборка транспорта «Камчатка». Но попутно вскрылся ряд крупных дефектов в организации пожарной службы на судостроительных предприятиях. Надо было иметь на верфях собственную пожарную команду и пожарные машины для немедленной борьбы с огнем в самом начале пожара. При планировке предприятий необходимо обеспечивать проезды между большими зданиями и сооружениями для пропуска пожарных машин. Сеть пожарных магистралей и распределение пожарных рожков по территории, на стапелях и в эллингах должны осуществляться с учетом всех местных условий. На лесах вокруг строящихся корабельных корпусов следует обязательно иметь баки в виде цистерн или бочек с запасом воды и ящики с песком для быстрого тушения огня на месте.

Катастрофический пожар крейсера «Витязь» на Галерном острове в 1901 г. послужил нам, будущим кораблестроителям, наглядным уроком на первых шагах нашей практики и запомнился на всю жизнь.

Второй, столь же памятный урок с еще более трагическими последствиями мы получили в том же первом году нашей заводской практики при спуске броненосца «Император Александр III» на Балтийском заводе.

У всех молодых кораблестроителей наибольший интерес вызывала операция спуска на воду больших броненосцев и крейсеров. Эта эффектная картина является апофеозом кораблестроительного искусства, и ни в одной области техники нет аналогии по напряженности момента и важности его результатов для дальнейшего хода работ.

До двух лет в среднем продолжается кропотливая сборка корпуса большого боевого корабля на его наклонном надводном стапельном фундаменте. В точно назначенный и подготовленный момент огромная масса корабля покидает свою колыбель и в 30–40 секунд стремительно сбегает с суши на свободную поверхность воды. Тронувшись сначала едва заметно для глаза, корабль набирает скорость, скатываясь по спусковым путям, врезается в воду и при погружении кормы поднимает огромную волну, а винты под напором воды начинают вращаться и вся громада быстро проносится мимо восхищенных и восторженных зрителей. В момент всплытия кормы, когда давление всего корпуса

сосредоточивается на носовом конце полоза, из-под носовых копыльев вырывается клуб дыма с пламенем от загоревшегося на дорожках сала. Звуки оркестра и громовое «ура» сливаются с салютом кораблей, приветствующих рождение нового собрата.

Понятно, с каким напряженным ожиданием мы, будущие строители кораблей, впервые готовились к спуску броненосца. Мы хорошо знали, сколько нервного напряжения и бессонных ночей приходится переживать строителю при подготовке к спуску нового корабля. Много неожиданных случайностей могут нарушить благополучный исход этой операции, которая опасна не только для ее участников, но иногда и для присутствующей публики.[10]

Причиной аварии являются непредвиденные обстоятельства, связанные с резкими изменениями погоды или с незамеченными дефектами спусковых устройств.

Летом 1901 г. был подготовлен к спуску с Балтийского завода первый броненосец новой серии «Бородино» — «Император Александр III» водоизмещением по проекту 13516 тонн, заложенный в 1899 г. по переработанным чертежам броненосца «Цесаревич».

Программа 1898 г. наметила постройку на петербургских верфях пяти броненосцев этого нового типа, которые вместе с «Цесаревичем» должны были в будущем составить основное ядро русского флота в Тихом океане. Они являлись ответом на шесть японских броненосцев, заказанных в Англии. Естественно, новые русские броненосцы типов «Цесаревич» и «Бородино» привлекали к себе большое внимание во всех флотах.

Хотя наши корабельщики не были прикомандированы для практики на Балтийский завод, но через Невражина было получено разрешение присутствовать на спуске всем воспитанникам Инженерного училища. Из Кронштадта на это морское торжество прибыли наши механики моего приема.

В день спуска с утра стояла прекрасная погода, и церемония обещала быть особенно эффектной. На Неве против завода выстроились императорские яхты и легкие крейсера, которые должны были салютовать броненосцу, возглавлявшему новое поколение боевых кораблей.

Я с группой старших товарищей занял место внутри эллинга на лесах против носовой оконечности корабля, желая наблюдать наиболее важные моменты спусковых операций: разборку кильблоков, отдачу упорных стрел и освобождение пеньковых задержников, которые в последний момент перерубаются падающим грузом «гильотины».

С лесов мне был виден сооруженный у порога стапеля по

правому борту корабля царский павильон, увешанный гирляндами флагов.

Царь и царица прибыли по Неве на катере и разместились в павильоне со свитой, высшими чинами армии и флота и приглашенными на торжество спуска иностранными послами.

По другую сторону стапеля, против царского павильона, была сооружена обширная открытая площадка для публики, служащих и рабочих завода и их семейств.

У самого берега в первых рядах, расположилась группа механиков, прибывших из Кронштадта, а вместе с ними устроились и некоторые из наших корабельщиков.

Когда по прибытии царя раздалась команда: «Приготовить корабль к спуску, блоки вон», — небо вдруг потемнело, нависла черная туча, по Неве побежали зловещие белые гребешки, поднятые шквалом с дождем, налетевшим со стороны Финского залива. Через четверть часа корабль был освобожден от упорных стрел и задержников. Но в момент, когда броненосец должен был уже двинуться, внезапно стало темно, как ночью, сорвался дикий вихрь, закрутил гирлянды флагов, украшавших фасад эллинга снаружи, и сломал у самого башмака огромный флагшток с императорским штандартом, возвышавшийся на переднем фасаде эллинга. Подхваченный порывом ветра, флагшток с флагами и оснасткой рухнул вниз с большой высоты перед самым началом движения корабля и упал прямо на открытую площадку в район, где стояла группа воспитанников училища.

При этом на месте были убиты флагштоком два моих однокурсника — корабельщик Густомесов и механик Ван-дер-Берген, а два механика — Филипповский и Сачковский — тяжело ранены и упали без сознания.

Кроме того, тяжелый деревянный блок, окованный железом, описав дугу на конце троса, поразил прямо в череп жандармского полковника Пирамидова, стоявшего рядом с группой наших воспитанников. Пирамидов был убит на месте.

Все это произошло непосредственно перед глазами зрителей, находившихся в царской палатке, но двинувшийся корабль прикрыл своим корпусом эту кровавую картину.

Сам спуск прошел вполне благополучно, и броненосец, сойдя с порога стапеля, успел отдать оба спусковых адмиралтейских якоря, после чего его оттянуло ветром против течения Невы.

В момент всплытия кормы от высокого давления на носовой конец полоза загорелось сало на фундаменте и облако дыма окутало всю носовую часть корабля, а на Неве загремели залпы салюта стоявших на якоре кораблей.

Через два дня состоялась печальная церемония погребения

двух наших товарищей. От флотского полуэкипажа была выслана полурота матросов с ружьями и оркестром для сопровождения процессии до могилы. При опускании гробов в землю раздался салют ружейного залпа. На могилы было возложено множество венков от моряков и морских учреждений.

К погребению успели приехать родители убитых. Отец и мать Густомесова приехали из Самары, где Густомесов окончил реальное училище. У него в Самаре осталась невеста одних с ним лет. Я получил от нее письмо и должен был подробно описать ей все обстоятельства гибели моего друга, с которым мы за год близко сошлись. Родные Ван-дер-Бергена жили в Петербурге и были вызваны в Морское училище к вечеру в день катастрофы.

В петербургских газетах появилось подробное описание спуска броненосца «Александр III», сопровождавшегося кровавыми жертвами.

Это печальное происшествие при спуске броненосца на Балтийском заводе надолго омрачило начало нашей первой заводской практики. Но жизнь продолжала идти своим чередом и втягивала нас в интересы, порождаемые близостью к морю и морскому делу.

К этому же первому году относится наше увлечение парусным спортом. Я вошел в компанию с двумя однокурсниками — Греном и Соколовым — для совместного приобретения морской шлюпки и оборудования ее полным парусным вооружением. К этому предприятию мы начали подготовку еще зимой в Кронштадте, где нашли опытного мастера-парусника, советами которого и пользовались.

В Петербурге на шлюпочной верфи Крестовского острова мы нашли подходящую килевую шлюпку с двумя парами весел и установили на ней съемную мачту с гафельным парусом, а на носу пристроили съемный бушприт с двумя носовыми треугольными парусами для маневрирования и хождения галсами. Обучить нас управлению взялся наш товарищ Шангин, поступивший в училище годом раньше по окончании Архангельской гимназии. Еще гимназистом он плавал на рыбацких парусных шхунах в Белом море, на них выходил в океан и до поступления в Инженерное училище стал опытным мореходом.

Мы добирались на веслах к стрелке у устья Невы, а в Финском заливе водружали мачту и крейсировали по заливу от Петербурга до Лисьего Носа. Освоив управление парусами, научившись ходить галсами против ветра и делать повороты «оверштаг», мы стали предпринимать более дальние рейсы по заливу и, наконец, решили нанести визит нашим механикам в

Кронштадт.

Выйдя в воскресенье рано утром из Питера, мы к полудню были уже в Кронштадте, а после обеда пошли в обратный рейс. К 4 часам дня ветер в заливе усилился, волна стала очень крутая, и шлюпка при попутном ветре начала сильно рыскать.

При налетевшем шквале в шлюпке лопнул деревянный башмак с гнездом для шпора мачты. Мачта с парусом и всем такелажем повалилась вдоль шлюпки, но мы быстро успели втянуть мачту с оснасткой в шлюпку, а сами сели на весла. До устья Невы оставалось еще километров двенадцать, шлюпка поравнялась только со входом в Морской канал, а недалеко от канала в море стояла на якорях брандвахта. Так как ветер крепчал и выгребать становилось все труднее, то мы решили подойти к брандвахте и попытаться укрыться на ней, пока не уляжется волнение.

На брандвахте нас заметил старик, смотритель этой посудины, и разрешил пристать за кормой, а самим подняться на палубу. Мы подошли к шторм-трапу, и скоро все трое были на палубе.

Смотритель приветливо встретил непрошенных гостей, пригласил спуститься вниз в кают-компанию и предложил нам по стакану чая. Мы не отказались, и скоро завязалась дружеская беседа старого «морского волка» с молодыми «искателями приключений». Смотритель был почтенный финн с белой бородой, которая наподобие сияния окаймляла его обветренное лицо. Он всю жизнь рыбачил в Балтийском море, плавал на финских парусных лайбах, затем служил в финских портах лоцманом. Зная навигационные условия Балтики, он сказал нам, что через два часа перед заходом солнца ветер должен стихнуть, а пока нам придется переждать, чтобы море несколько успокоилось.

На наш вопрос, не скучно ли ему коротать дни на брандвахте, старик ответил, что, сроднившись с морем, чувствует себя в пловучей келье спокойно и на берег не стремится. Раз в неделю на шлюпке его навещает жена с маленькой внучкой, привозит продукты и табак. Свой досуг он заполняет чтением книг, следит за движением судов по заливу, за состоянием моря, сносится флажными сигналами с береговой станцией на дамбе Морского канала. На брандвахте служат два матроса, которые ежедневно сменяются после суточного дежурства.

К 7 часам вечера волнение улеглось, и мы смогли отправиться дальше, к месту стоянки шлюпки. Попрощавшись с гостеприимным хозяином брандвахты, мы обещали навестить его до конца летней навигации.

Сделав новый, более прочный башмак для установки мачты и

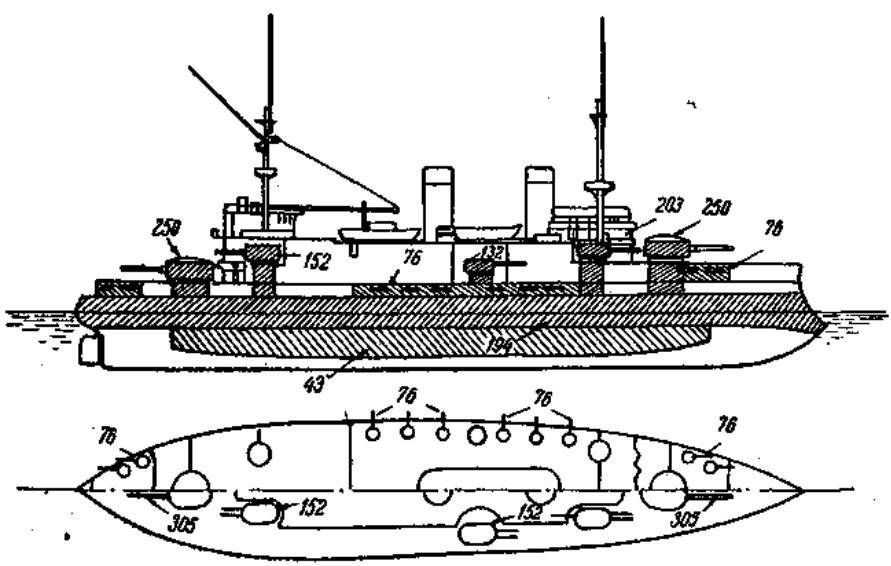
нашив на парус сезни для взятия рифов при сильном ветре, мы до конца лета продолжали выходить на прогулки по заливу.

В 1902 г. наши практические занятия сложились иначе. Нас прикомандировали к постройке броненосца «Орел», и мы попали к Михаилу Карловичу Яковлеву. Шла подготовка к спуску корабля, мы получили возможность видеть насалку фундамента, подготовку полозьев и сборку салазок между корпусом корабля и полозьями. Особый интерес представляла сборка копыльев в носу и корме.

С общей конструкцией спускового устройства и с расчетом всех моментов спуска нам удалось детально ознакомиться в чертежном бюро завода, где работали в качестве конструкторов и чертежников наши товарищи старшего курса Шангин и Зданкевич.

Чтобы дать кораблю первоначальный толчок в случае если бы он не стронулся самостоятельно после отдачи упорных стрел и освобождения задержников, Яковлев применил мощное рычажное устройство в виде прочных ваг, упиравшихся одним концом в полозья под средней частью корабля и поворачивавшихся около прочной опоры натяжением ручных талей.

Спуск «Орла» происходил в июле 1902 г. в присутствии царя и царицы. Корабль после освобождения от всех задерживающих устройств не пошел. Нажали ваги с талями, но и они не смогли столкнуть броненосец, которому мешало двинуться неизвестное сопротивление.



Броненосец «Орел».

Осмотр всего устройства не обнаружил причин задержки. Прошло более получаса, а «Орел» не трогался с места. Под корабль проникнуть было нельзя, так как он мог сорваться с места в любой момент. В царской палатке началось беспокойство: почему спуск броненосца задерживается после отдачи приказания? В эллинге не было слышно никакого стука от производимых работ. В чем же причина, удерживающая корабль на стапеле?

Наконец, строитель заметил, что началось выжимание сала из-под носового полоза. Прощупывание показало, что заел именно полоз в носу, который и удерживал «Орел» на стапеле. От чрезмерного наклона носовых колыльев получился слишком большой распор, и копылья под нагрузкой носовой части корабля раздвинули полозья в стороны, прижав их к боковым направляющим рыбинам.

Строитель приказал подпилить упорные башмаки, удерживавшие сдвиг рыбин внаружу, после чего рыбины сразу раздвинулись и освободили носовой конец полоза. Тогда корабль легко сдвинулся, быстро пошел по стапелю, соскочил с порога, поклонившись зрителям, и стал на якоря по течению Невы, приветствуемый салютом кораблей на Неве и криками «ура».

Царь обратил внимание на задержку спуска и, пожимая руку строителя, благодаря его за новый корабль, спросил, что помешало сходу его со стапеля. Яковлев дал краткое объяснение, а мы, молодые корабельщики, получили еще один урок и пример трудностей обеспечения удачного спуска корабля.

До конца лета мы должны были изучить все внутреннее расположение броненосца, его вентиляционные и осушительные системы, затопление погребов и кренование корабля от кингстонов. Яковлев часто проверял наше знание всех схем корабельных систем. Этот второй год практики весьма расширил наше представление о всех взаимно связанных устройствах корабля и полнее осветил будущие обязанности корабельного инженера на постройке.

В течение лета нам также удалось ознакомиться с постройкой всех кораблей на других петербургских заводах. Мы присутствовали на спуске миноносцев с Охтенского завода Крейтона и посетили Невский завод, на котором были заложены легкие крейсера «Жемчуг» и «Изумруд», строившиеся по чертежам крейсера «Новик», заказанного в Германии на заводе Шихау в Данциге.

В Новом адмиралтействе на открытом стапеле после «Камчатки» был заложен в 1902 г. бронепалубный крейсер «Олег» по чертежам сгоревшего «Витязя». Из большого каменного

эллинга еще в сентябре 1901 г., через три месяца после «Александра III», благополучно сошел на воду броненосец «Бородино», но в это время мы, практиканты-корабельщики, уже разъехались в отпуск по домам.

На Балтийском заводе после броненосца «Александр III» в крытом эллинге была начата сборка следующего корабля того же типа «Князь Суворов», спуск которого был намечен на 1903 г. В цехах велась обработка корпусного материала для последнего, пятого корабля серии «Бородино» — «Слава». Закладка его на стапеле должна была состояться осенью 1903 г., после спуска броненосца «Суворов». В то же время из Кронштадта уходили на Дальний Восток все новые готовые корабли. Осенью 1901 г. ушли построенные Балтийским заводом броненосец «Победа», броненосный крейсер «Громобой» и минные заградители «Амур» и «Енисей». В 1902 г. осенью должен был выйти на Восток отряд под командованием адмирала Вирениуса в составе броненосца «Ослябя» и трех крейсеров.

Все эти мероприятия, направленные к усилению морских сил в Тихом океане, свидетельствовали о том, что Россия решила вступить в напряженное соревнование с Японией и не намерена ей уступать. Ускоренная постройка новых кораблей на петербургских заводах и за границей также указывала на интенсивную подготовку к вооруженной борьбе на море.

Эта обстановка втягивала и нас, корабельщиков, в круг предвоенных настроений, заставляла дискуссировать вопросы подготовки к будущей морской войне и наложила свой отпечаток на нашу практику в последний, 1903-й, год после перехода на выпускной 4-й курс.

Прибыв на летнюю практику весной 1903 г., мы получили задания на составление дипломных проектов, утвержденных руководителем по проектированию инженером Невражиным.

В свободное вечернее время летней практики мы начали проработку вопросов, подлежавших теоретическому и конструктивному решению в дипломных проектах, а на заводах и в технических бюро старались собрать предварительные сведения и заводские данные о весах разных корабельных конструкций и вооружения в обоснование своих проектных предположений. Требовалось также дать техническое обоснование выбранных типов кораблей, их вооружения и основных элементов.

Так как развитие русского флота с 1898 г. шло главным образом под углом зрения ожидаемого единоборства с японским флотом в Тихом океане, то тактическое обоснование проектов должно было прежде всего сводиться к сравнительному анализу соотношения сил противников, чтобы дать корабли, отвечающие

действительным потребностям русского флота при сложившейся обстановке.

Изучая русские и японские судостроительные программы последних лет и анализируя состав обоих флотов, я пришел к выводу, что наиболее уязвимым моментом комплектации русского флота в противопоставлении японским морским силам являлось отсутствие дивизии сильных броненосных крейсеров, способных успешно бороться с шестью однотипными кораблями типа «Асама», заказанными Японией европейским заводам по дополнительной программе судостроения 1896 г.

Японские броненосные крейсера в 10000 тонн, с ходом 21 узел, с вооружением из 4 орудий калибра 203 миллиметра и 14 орудий калибра 152 миллиметра, при броневом поясе по ватерлинии толщиной 178 миллиметров и расположении 203-миллиметровых орудий в хорошо забронированных вращающихся башнях, являются прекрасным дополнением к основной программе из 6 сильных броненосцев.

Крейсера типа «Асама» при аналогичных с броненосцами мореходных качествах и одинаковом расположении главного артиллерийского вооружения приспособлены для совместных действий в боевой колонне главных сил вместе с броненосцами. Но, получив несколько более легкое бронирование и главную артиллерию меньшего калибра, они представляют подвижное крыло боевой колонны, способное наносить чувствительные удары противнику в его слабые места при меняющейся боевой обстановке.

Такая комбинация боевых кораблей обеспечивала японской колонне как мощь артиллерийского удара, так и маневренность на арене боя, с возможностью быстрого перенесения наступления в нужные точки, что создавало реальные тактические преимущества.

Комплектация русского флота предусматривает наличие мощного ядра броненосцев из 6 кораблей типов «Цесаревич» и «Бородино», но подвижной силы в виде отряда сильных броненосных крейсеров русский флот лишен. Он располагает тремя броненосными крейсерами с тоннажем от 11 000 до 13000 тонн, построенными в период 1891–1899 гг., — крейсера «Рюрик», «Россия» и «Громобой», но они при большой мореходности имеют недостаточную скорость, более слабую защиту и невыгодное расположение 203-миллиметровых орудий в бортовых казематах, а поэтому не могут выполнять назначений, аналогичных японским крейсерам типа «Асама».

Четвертый новый крейсер «Баян» при меньшем тоннаже (7800 тонн) и при достаточной скорости (21 узел) имеет вдвое более

слабую артиллерию по сравнению с японскими броненосными крейсерами.

Таким образом, русский флот был лишен компактной группы броненосных крейсеров для противопоставления ее японской дивизии и выполнения аналогичных боевых функций.

Придя к этому выводу, я избрал темой своего дипломного проекта тип броненосного крейсера, который при одинаковом тоннаже и скорости с «Асама» обладал бы более мощным артиллерийским вооружением, лучшей защитой и надежно обеспеченной непотопляемостью.

Для достижения этой задачи я поставил себе целью использовать следующие возможности:

1. Применить вместо тяжелых цилиндрических шотландских котлов японских крейсеров легкие водотрубные котлы системы Норман, успешно установленные на русских бронепалубных крейсерах «Богатырь» и «Олег».

2. Использовать новые, более легкие быстрооборотные механизмы русских последних бронепалубных крейсеров «Аскольд», «Богатырь» и «Новик», заказанных в Германии.

Переход на легкие водотрубные котлы и быстроходные механизмы, по собранным мною данным, обеспечивал экономию веса до 1200 тонн, что позволяло усилить вооружение и защиту проектируемого броненосного крейсера.

3. Калибр главной артиллерии я считал необходимым поднять до 254 мм вместо 203 мм, что сразу повышало ударную силу проектируемого крейсера до равенства с русскими броненосцами типа «Пересвет» в 12675 тонн.

4. Второй калибр — вспомогательных орудий — я принял в 152 мм, ввиду их хорошей скорострельности, но считал возможным довести их число до вооружения крейсера «Громобой», установив 16 орудий, из которых 12 орудий в бортовых казематах, а 4 в двухорудийных башнях по типу крейсера «Богатырь», что давало возможность концентрировать на борт 10 орудий калибром 152 миллиметра.

Вместе с тем при проектировании я впервые в судостроении применил расположение башенных установок в два яруса: концевыми башнями я принял двухорудийные 152-миллиметровые башни, а выше, во втором ярусе, поставил башни 254-миллиметровых орудий. Мощность бортового залпа при этом расположении получилась: четыре 152-миллиметровых орудия в концевых башнях; 6 таких же орудий в казематах; четыре 254-миллиметровых орудия в концевых башнях верхнего яруса.

Итого 14 стволов на борт, против 11 стволов японских крейсеров, при мощности залпа по весу на 60% больше, чем на

«Асама», благодаря установке 254-миллиметровых орудий вместо 203-миллиметровых, имевшихся на японских кораблях.

5. Для обеспечения непотопляемости проектируемого крейсера я принял, по типу броненосцев серии «Бородино», две броневые палубы и броневой пояс от носа до кормы с клетчатым поясом по ватерлинии между броневыми палубами, а для защиты трюмов от подводных взрывов применил броневую трюмную переборку толщиной 25–35 миллиметров на протяжении погребов и механизмов.

Увлекшись этим проектом, я не воспользовался отпуском в 1903 г., а по окончании летней практики поступил в проектное бюро Балтийского завода и проработал в нем еще полтора месяца до начала осенних занятий в Кронштадте. Эта добавочная практика открыла мне доступ к заводскому техническому архиву и позволила собрать для проекта ценные материалы.

Когда начались очередные занятия на четвертом курсе, у меня вчерне уже определился весь проект, был составлен теоретический чертеж формы корпуса, общее расположение и основные конструктивные чертежи. Оставалось произвести все теоретические расчеты остойчивости при больших углах наклонения и расчеты непотопляемости при повреждениях.

Заканчивая дипломный проект и подводя итоги своей четырехлетней учебы в Морском Инженерном училище, я пришел к выводу, что правильно выбрал свою дорогу.

Училище вооружило меня достаточными специальными знаниями в избранной мной увлекательной отрасли техники, а рациональная постановка учебного дела хорошо подготовила к предстоящей инженерной практической работе. Жизненное сочетание теории и практики обеспечило быстрое приспособление к условиям будущей службы как на строительстве кораблей, так и в проектных бюро заводов.

Мастерские при училище приучили курсантов к тем ремеслам и рабочим операциям, на которые распадаются все работы по постройке кораблей, а трехлетняя практика на заводах ознакомила нас со всеми типами кораблей разных размеров и классов.

Училище вооружило нас не только необходимыми знаниями, но и развило широкую приспособляемость к весьма различным условиям работы. Мы получили не только образцы решений поставленных задач, но и успели развить в себе способность искать самостоятельно способы устранять возникающие трудности.

Я часто искал ответа, как Инженерное училище успевает в четырехлетний срок достигать тех же целей, которые гражданские

институты — Технологический, Путейский и Горный — осуществляют только в 6–7 учебных лет, чтобы выпустить для промышленности вполне подготовленного специалиста. И мне стало ясно, что основной причиной этого ускоренного обучения полноценных инженеров является чрезвычайное уплотнение процесса учебы.

В училище мы получали жилье, питание, одежду и все необходимые учебные пособия, следовательно, были избавлены от докучливых материальных забот. Беготня по урокам, переезды и поиски дешевого жилья поглощали у большинства студентов половину дорогого времени, которое пропадало для учебы. Это я хорошо знал из жизни моих гимназических товарищей и младшего брата — технолога.

Наконец, большинство студентов не посещало систематически лекций в университетах и институтах, а готовилось к репетициям и экзаменам по учебникам, часто прибегая к шпаргалкам, конспектам и даже заказывая на сторону проекты.

В училище лекции начинались в 8 часов утра, и до 3 часов проходили ежедневно 6 лекций, а после 6 часов вечера начиналась работа в мастерских и лабораториях.

Так как лекции и собеседования с преподавателями обязательны, то учебные курсы обыкновенно усваиваются до репетиций и на подготовку к проверке времени почти не требуется.

Обязательная и хорошо организованная летняя трехмесячная практика закрепляет знания, накопленные при прослушанных теоретических курсах.

На отпуски и отдых за год уходит не более полутора месяцев, а на учебу остается 10 1/2 месяцев.

При побудке в 6 1/2 часов утра и окончании рабочего дня в 11 часов вечера ежедневно получается более 16 часов времени на лекции, занятия, чтение и прогулку.

Нельзя также не отметить то влияние, какое оказывает тесная связь с жизнью флота, порта и заводов. Флот воспитывает молодые кадры для себя. Курсанты в порту имеют доступ на все строящиеся, вооружаемые и готовые корабли, стоящие на рейде.

В Кронштадте нам удалось побывать на всех новых крейсерах, пришедших из-за границы, — на «Варяге», «Баяне», «Новике», а также изучить корабли, построенные на петербургских заводах: «Победу», «Громобой» и «Аврору». Судовые механики и офицеры всегда внимательно знакомили нас со всеми новинками в оборудовании кораблей. Это общение с личным составом флота втягивало молодое поколение специалистов в круг текущей

жизни и интересов морских сил.

Училище не стремилось к энциклопедичности технических знаний своих питомцев. Тем не менее выходившие из него молодые инженеры оказывались пригодными к любой технической отрасли и легко находили себе спрос на заводах. Освоив свою специальность, они без труда переходили на всякую другую отрасль инженерного дела.

6 декабря 1903 г. в Морском Инженерном училище в Кронштадте происходил традиционный большой бал, на который всегда съезжалось много гостей из Петербурга, моряки с кораблей, находившихся в Кронштадтском порту, и инженеры с петербургских заводов.

На бал прибыл и главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал С. О. Макаров с женой и дочерью. Макаров подробно осмотрел училище, его музей, мастерские и все жилые помещения, весьма расширенные при перестройке здания после столетнего юбилея 1898 г.

Мы, корабельщики выпускного курса, затащили в свой проектировальный класс товарищей двух предыдущих выпусков, работавших с нами на практике. Здесь, проконсультировав с инженерами Прохоровым и Шангиным актуальные вопросы наших проектов, мы просили подробно рассказать последние новости о ходе постройки новых кораблей на петербургских заводах. Прохоров работал помощником строителя броненосца «Орел» на Галерном острове у Яковлева, а Шангин был конструктором в техническом бюро Адмиралтейского завода. Они сообщили нам, что все заводы работают без всякого напряжения, так как отпуск кредитов на постройку и на оплату контрагентских заказов происходит «в соответствии с утвержденными планами и назначенными сроками готовности кораблей».

Прохоров рассказал историю посещения наших судостроительных заводов осенью 1903 г. японской морской миссией, совершавшей поездку по всем европейским судостроительным предприятиям. Прибывшая группа японских моряков и специалистов посетила также и Петербург для ознакомления с русской судостроительной техникой. Главный Морской штаб дал японцам разрешение на осмотр всех адмиралтейских заводов и строящихся кораблей.

Прохорову было поручено сопровождать японцев и давать все объяснения по интересующим их вопросам. Он был назначен штабом благодаря хорошему знанию английского языка и знакомству с работами на всех заводах Петербурга.

Как инженер, впитавший еще в училище недоверие к японцам, достаточно осторожный и понимавший, какое значение

для японцев может иметь этот визит на русские судостроительные предприятия, Прохоров запросил у штаба точных инструкций, что можно показывать японцам, в каком духе должны даваться все объяснения и на какие вопросы нельзя давать определенных ответов. На свой запрос Прохоров получил официальный ответ Главного штаба: «Штаб не придает никакого военного значения японскому визиту и не считает нужным что-либо скрывать, а, наоборот, имеет цель подчеркнуть полное отсутствие у русского правительства военных тайн от японцев, чтобы этим доказать свои миролюбивые намерения в отношении Японии».

Прохоров сопровождал японскую миссию при посещении всех заводов, на которых строились новые корабли. Японцы видели все наши строящиеся броненосцы и крейсера, причем интересовались не столько техникой и конструктивными вопросами, как прежде всего степенью готовности кораблей.

Конечно, такой осмотр заводов для всякого опытного моряка и специалиста был достаточен, чтобы ориентироваться относительно готовности кораблей и определить, сколько времени потребуется для их окончания. О состоянии же недостающего оборудования, брони и вооружения представители штаба им любезно сообщали необходимые сведения.

Смысл этого визита через несколько месяцев вскрылся во всем его значении. Японское командование, составляя планы операций, с исключительной расчетливостью выбирало момент начала военных действий. Оно не могло не интересоваться состоянием морских резервов, которыми Россия располагала в Балтийском море, и имело возможность сделать определенный вывод, что начинать войну в 1905 или 1906 г. будет уже поздно.

Поэтому, успев приобрести на пороге 1904 г. два добавочных броненосных крейсера, японцы имели все основания считать момент наиболее благоприятным для начала военных действий.

Между тем, в морских кругах Кронштадта рассказывали, что итальянская фирма Ансальдо сначала предложила аргентинские крейсера русскому Морскому министерству, представителем которого при переговорах был адмирал Абаза. Он потребовал от фирмы слишком высокую сумму за комиссию: называлась сумма в миллион рублей. Тогда фирма прекратила переговоры с Россией и уступила крейсера более сговорчивому покупателю — японскому правительству.

Таковы были настроения и факты, которые волновали наше Морское Инженерное училище в конце 1903 г.

Глава VIII. Морское Инженерное училище в период завязки русско-японской войны

18 января 1904 г. Уже три дня в нашем училище царит необычайное возбуждение. Со всех сторон до нас доносятся слухи о нарастающих грозных событиях. Все говорят о том, что мы накануне войны с Японией. Вся тяжесть военных действий прежде всего ляжет на наш флот, которому придется принять первые удары врага и показать на деле, насколько его организация и подготовка отвечают требованиям современной войны на море. Сегодня воскресенье. Воспитанники, уехавшие в отпуск в Петербург или ушедшие к родным и знакомым в Кронштадте, к 11 часам вечера вернулись в училище.

С быстротой молнии училище облетали сенсационные известия, жадно подхватывавшиеся налету. Наша курилка волнуется; на всех подоконниках вокруг вернувшихся из Петербурга образуются группы, которые горячо обсуждают надвигающиеся события.

Уже дважды приходил дежурный офицер гнать задержавшихся воспитанников в спальни, потому что завтра утром в половине седьмого, как обычно, затрещит барабан, а уже 12 часов ночи и надо успеть выспаться. Но регулярный распорядок нарушен, и старания дежурного офицера вернуть жизнь в заведенное русло не достигают результата. Его самого засыпают вопросами.

Наконец, понемногу курилка пустеет. Однако еще долго отдельные группы воспитанников толкутся в умывалке, кто-то из «козерогов»[11] в третий раз чистит зубы, чтобы оправдать пребывание в умывалке и в то же время послушать, о чем говорят «старшие».

Мы, питомцы Инженерного училища флота, давно уже привыкли к мысли, что война с Японией неизбежна. Россия лишила Японию плодов ее победы над Китаем в 1895 г., а через два года сама заняла Порт-Артур и одновременно с созывом Гаагской мирной конференции в подтверждение своих «миролюбивых целей» ассигновала 90 миллионов рублей на срочное усиление флота путем заказа боевых кораблей за границей.

Тогда же началось лихорадочное строительство новых броненосцев и крейсеров на всех верфях Петербургского порта для пополнения Балтийского флота. Законченные и прибывающие из-за границы корабли один за другим уходили на Дальний

Восток, где сейчас уже плавает большинство наших товарищей — механиков предшествующих выпусков.

Из кораблей Балтийского флота в Кронштадте остались лишь старые «калоши» береговой обороны, первые броненосцы с парусным вооружением и последние новые корабли, заканчивающие вооружение и пробные испытания.

Мы все давно знаем, что война должна разразиться на Востоке, с этой уверенностью нас воспитывали во флоте. Мы, корабельщики последнего курса, еще летом 1903 г. избрали темами дипломных проектов корабли, которые должны быть противопоставлены японскому флоту в будущем столкновении на море.

Но как, однако, поверить, что война стала так близка и даже неизбежна, как это утверждает Вася Толмачев, наш товарищ — механик выпускного курса, только что вернувшийся из Петербурга от самого адмирала Рожественского, начальника Главного Морского штаба, у которого он постоянно бывает на правах друга детства его дочери?

Общее мнение всего училища склоняется к выводу, что правительство сейчас до войны не допустит, так как русские морские вооружения еще далеко не закончены и поэтому война была бы преждевременна. Вот к концу 1905 г. — другое дело; тогда наша программа постройки нового флота будет закончена, и тогда «пушки сами заговорят».

22 января. Вчера вечером произошло событие, которое потрясло жизнь училища и окончательно убедило всех, что слухи о близости войны с Японией вовсе не досужие догадки и выдумки любителей политических сенсаций.

После обеда все воспитанники неожиданно были выстроены во фронт в актовом зале, и сам начальник училища генерал Пароменский огласил приказ Главного Морского штаба, предлагающий немедленно подготовить весь состав старшего курса механического отдела к досрочному производству в инженер-механики флота.

Воспитанники выпускного курса механического отдела будут выпущены во флот без всяких экзаменов и защиты дипломных проектов и немедленно отправлены на Дальний Восток для распределения по судам Тихоокеанской эскадры ввиду острого недостатка младших механиков на большинстве кораблей.

Столь исключительная мера достаточно убедительно говорила о том, что Морской штаб уже перешел к экстренной мобилизации личного состава флота ввиду близости начала военных действий.

Весь ход учебных занятий в училище нарушен. Сегодня

выпускники-механики носятся по коридорам с мундирами, треуголками, кортиками и палашами. Им выданы на руки обмундировочные деньги, наша училищная швальня работает без перерывов, а городские портные сбились с ног.

Наши франты, заказавшие в Петербурге модным портным мундиры и сюртуки с талией, перетянутой в рюмочку, отпущены туда. Механикам приказано быть готовыми к производству не позже 25 января. Они предупреждены, что за этим последует представление их морскому министру, а затем и царю, после чего они немедленно отправятся сибирским экспрессом в Порт-Артур и Владивосток, смотря по назначению.

Что же касается нас, корабельщиков выпускного курса, то мы позабыты, нами в данный момент не интересуются, и мы будем кончать училище в обычном, нормальном порядке. Нас всего 7 человек, тогда как механиков — 32.

После вечернего чая я, по обыкновению, пришел в проектировальный класс, чтобы продолжить дальнейшие теоретические расчеты своего детища, броненосного крейсера, который должен был затмить японского антагониста — крейсер «Асама». В проектировалке я застал остальных корабельщиков, моих друзей и спутников по специальности.

Несмотря на различия в характерах, взглядах и вкусах, мы за четыре года совместной жизни в училище привыкли во всем верить друг другу как близкие товарищи и держались сплоченной группой.

Естественно, никто в чертежной не работал по-настоящему и все взволнованно обсуждали происшедшие события. Особенно шумел и волновался наш горячий Женя Грен:

— Как?! Механики-счастливцы отправляются на Дальний Восток, где развертываются такие потрясающие события, в которых они сразу примут непосредственное участие, а в это время мы будем сидеть здесь в далеком тылу и даже не выполнять какую-либо полезную работу для флота, а только корпеть над учебниками, повторяя к экзаменам старые зады и составляя на бумаге никому не интересные проекты! Нет, мы тоже должны добиваться выпуска во флот и отправки на театр будущих военных действий, в порт и на корабли, туда, где нужна будет наша работа! Неужели же мы не можем быть так же полезны, как механики?

Горячие слова Грена подействовали на некоторых, более впечатлительных, но другие возражали ему, что спешить пока некуда: ведь и механики, быть может, прокатятся на Дальний Восток, а если и вспыхнет война, то она неизбежно затянется, и тогда в свое время пригодятся все специалисты.

Чтобы рассеяться, решили идти всей компанией в проектировалку к механикам, окунуться в их настроения и послушать их планы. У механиков в проектировальном классе — Содом и Гоморра. Все срезают с досок незаконченные проекты и свертывают их в руло, собирают книги, рвут наброски и черновики расчетов. Среди механиков есть и счастливцы, которые не могли рассчитывать на успешное окончание училища, а теперь благодаря внезапной игре судьбы проскочат при общем досрочном производстве.

На лицах — возбуждение, вызванное неожиданным переломом в судьбе, которая несет с собою неизвестность. Все, конечно, сознают, что им придется покинуть своих родных. Кажется, у половины уже есть невесты и близкие подруги. Но грустных и задумчивых лиц не видно: механики захвачены общим подъемом.

Над нами, корабельщиками — дружеские шутки: «Ну, а вы, портовые крысы, что собираетесь здесь делать?»

Мы храбримся и стараемся не оставаться в долгу: «Подождите, друзья, вы еще вспомните на Востоке, что мы тут строим вам корабли. Может быть, вас еще выручать придется».

Более вдумчивые пробуют анализировать положение на театре предполагаемой морской войны и взвешивают соотношение сил. В этой области считаемся экспертами мы, корабельщики. Я на память диктую состав японского флота в тоннах водоизмещения с перечислением вооружения кораблей. Толмачев подсчитывает наши силы на Дальнем Востоке. Выходит перевес на стороне японцев как по водоизмещению боевых единиц, так и по силе их артиллерии и броневой защите.

Правда, у нас больше новых хороших бронепалубных крейсеров, но они не могут иметь решающей роли в войне, зато у японцев есть громадное превосходство в минном флоте, вспомогательных судах и во флоте береговой обороны. Что же касается боевой ценности главных сил — линейного флота, то здесь преимущества на стороне японцев. При всех натяжках мы можем считать в нашем Тихоокеанском флоте только 11 боевых кораблей, являющихся серьезными противниками 12 японским броненосцам и броненосным крейсерам. Японский флот в данное время почти в полтора раза сильнее нашего, даже не учитывая технического и материального оборудования театра войны.

Когда мы кончили подсчеты, подошел наш фельдфебель, механик Георгизон. Взглянув на полученные итоги, он заметил: «Да, но вы еще не учли в составе японского флота двух новых аргентинских броненосных крейсеров, купленных японцами в Италии. Ведь, по последним сведениям, они уже прошли

Сингапур и вступили в Тихий океан». На это ему возразили:

— Ну, это еще вопрос, — пропустят ли их в Зондском архипелаге наши крейсера. Если же они успеют скрытно проскочить, то тогда для сравнения сил надо причислить к портартурской эскадре также и отряд Вирениуса в составе «Осляби», «Авроры», «Донского», «Алмаза» и миноносцев. Ведь они уже прошли полпути до Востока.

Затем перешли к оценке стратегического положения обеих сторон. Приходилось признать, что с этой точки зрения японский флот имеет на своей стороне все преимущества. Опираясь на свои многочисленные и хорошо оборудованные военно-морские базы, японцы занимают исключительно благоприятное положение, они могут концентрировать свои силы для сосредоточенных ударов, тогда как русский флот по необходимости разделен между Артуром и Владивостоком. Бросить же Артур мы не может, потому что это было бы равносильно отказу от защиты наших позиций в Маньчжурии и южных выходов к Тихому океану на Ляодунском полуострове.

Но зато японцы не имеют никакого морского резерва, а у нас еще есть большие силы в Балтике, которые могут быть переброшены на Восток и тогда наш перевес станет очевидным. Значит, Россия должна оттянуть начало войны, а если она вспыхнет, дождаться соединения балтийских подкреплений с Тихоокеанской эскадрой и сокрушить японский флот решительным ударом.

Пока мы делали выводы из стратегического положения обеих сторон, подошел механик 3-го курса Вася Филипповский, который отстал от своего курса в предыдущем году.

— Мне кажется, вы не учли решающего главного обстоятельства: вы подсчитали только пушки, но не приняли в расчет, что японцы должны бороться за свою жизнь и за свое будущее, тогда как мы в Маньчжурию и в Порт-Артур влезли только в погоне за наживой и за политическим престижем, защищать безобразовские аферы на Ялу, в которых наш народ никак не заинтересован!

Поднялся общий шум, кто-то крикнул: «Ну, Васька Красный! А твои японцы в Корее чем занимаются, чьи интересы защищают? Уж молчи лучше».

Наконец, начали расходиться, но в дортуарах еще долго слышались разговоры между соседями по койкам.

25 января. Сегодня из утренних кронштадтских газет стало известно, что вчера Япония разорвала с Россией дипломатические отношения. Япония отозвала своего посланника из Петербурга, который перед отъездом вручил ноту министру иностранных дел

Ламздорфу с таким заявлением: «Япония считает все средства для урегулирования разногласий с Россией по вопросам дальневосточного политического положения исчерпанными и оставляет за собой свободу действий». Слово «война» не было употреблено в ноте, но ее характер был равносилен объявлению войны.

Русское правительство сделало распоряжение своему посланнику Розену покинуть Токио, который с посольством уехал в Шанхай. Однако в сегодняшних питерских газетах сообщается в успокоительном тоне, что надежды на мирное урегулирование конфликта еще не потеряны, так как русское правительство обратилось к Франции с просьбой принять на себя посредничество в переговорах с Японией.

Делькассе[12] якобы предпринял соответствующие шаги, причем японский посланник в Париже будто бы заверял его, что войны не будет. Разрыв же дипломатических сношений с Россией Япония произвела лишь с целью обратить внимание Европы на напряженность положения.

В некоторых газетах передаются сведения, что все японцы срочно ликвидируют свои торговые предприятия и другие дела в России и в Порт-Артуре, готовясь к немедленному отъезду.

Нам было известно по рассказам лиц, близких к морским и дипломатическим кругам, что уже две недели назад японский посланник Курино вручил Ламздорфу ноту с рядом требований по поводу разногласий и конфликта в Корее на реке Ялу, причем настоятельно просил дать ответ к определенному числу. Еще накануне Нового года русскому посланнику в Токио были сообщены последние японские предложения. Передавая их барону Розену, японский министр иностранных дел Комура добавил: «Дальнейшее промедление будет крайне неблагоприятно для обеих сторон».

Но в Петербурге не придавали этим шагам Японии серьезного значения. Шли совещания, переговоры министров — бюрократическая машина работала своими обычными темпами. Недавно на придворном балу в Петербурге японский посланник, встретившись с французскими дипломатами, в очень встревоженном тоне просил их повлиять на Ламздорфа, чтобы добиться своевременного ответа на ноту. Отсутствие ответа создает впечатление, что русское правительство не уясняет себе остроты положения.

Неужели же и в последнюю минуту наши руководители не опомнятся и не осознают, что Япония уже накануне решительного шага и дальше играть с огнем нельзя?

26 января. В училище получен приказ из штаба о досрочном

производстве всех воспитанников механического отдела старшего — четвертого курса в младшие инженер-механики флота с немедленным зачислением на корабли Тихоокеанской эскадры. Их отъезд на Восток должен состояться через 3–4 дня.

Суета в училище поднялась невообразимая. Наше училище стало центром внимания в Кронштадте. К нам постоянно приходят, инженеры и офицеры с судов, стоящих в Кронштадском порту, и высказывают свои предположения о возможных событиях ближайшего будущего.

Наши свежеиспеченные механики гордятся тем, что при первых признаках тревожного положения во флоте тотчас же вспомнили о них. В этом механики видят доказательство того, что сама жизнь поднимает их роль во флоте. Надо ожидать, что в скором времени они займут на кораблях то положение, которое соответствует их значению в связи с развитием морской техники. Досрочный же выпуск во флот механиков без экзаменов и защиты дипломных проектов все считают доказательством высокого доверия к постановке учебного дела в училище, потому что для ответственной технической службы во флоте сразу используется весь очередной выпуск инженеров без официальной проверки их.

Новости приходят одна за другой и с разных сторон. Вечером передавалось сообщение, что русское правительство еще 22 января, до разрыва, ответило Японии весьма мягкой и уступчивой нотой, в которой выразило согласие принять все основные требования, относившиеся к разграничению сфер влияния в Корее и Маньчжурии. Даже союзники Японии — англичане, в лице министра иностранных дел Ленсдоуна, получив русскую компромиссную ноту, признали, что Россия сделала максимум возможных уступок и дальше ей уже некуда идти. Следовательно, Япония должна признать себя удовлетворенной и вся ответственность за дальнейшее развитие событий будет лежать на ней.

Газеты делают прогноз ближайших событий в том смысле, что, очевидно, европейские правительства окажут надлежащее давление на Японию, а следовательно, и опасность войны будет предотвращена.

27 января. Сегодня утром получено ошеломляющее известие: в ночь с 26 на 27 января Япония без официального объявления войны открыла военные действия против России, произведя внезапную атаку миноносцев на русскую Тихоокеанскую эскадру, стоявшую на внешнем рейде Порт-Артура. Подорваны взрывом торпед три наших боевых корабля: броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», а также бронепалубный крейсер 1-го ранга «Паллада». Все три корабля остались наплаву и, несмотря на повреждения,

приняли активное участие в отражении атаки японских миноносцев.

Вслед за первым телеграфным сообщением появился манифест, в котором утверждалось, что Япония предательски напала на наш флот без объявления войны и что Россия, несмотря на свое миролюбие, вызвана этим дерзким актом прибегнуть к оружию, которого она не положит, пока коварный враг не получит полного возмездия.

А в бульварных петербургских газетах уже провозглашен лозунг: «Мир будет заключен только в Токио!» При этом «Петербургская газета» определенно обвиняет Англию в провокационном подстрекательстве Японии к нападению на Россию. В газете сегодня сказано: «Наш желтый враг, соединившись с рыжей расой...» В час дня стало известно, что главные силы японского флота в составе всех броненосцев, броненосных и быстроходных легких крейсеров под флагом адмирала Того подошли к крепости Порт-Артур и в 11 часов утра вступили в артиллерийский бой с нашим флотом.

Наша эскадра снялась с якоря и на ходу отвечала на огоны Перестрелка продолжалась около 40 минут, причем «Ретвизан» и «Цесаревич» принимали участие в сражении, оставаясь на рейде.

По словам донесения наместника Дальнего Востока адмирала Алексеева, наши снаряды ложились хорошо и видно было попадание в один из неприятельских кораблей, после чего японский флот отступил.

Итак, немедленно после «внезапной атаки миноносцев» — уже артиллерийский бой двух эскадр! Военные действия развиваются стремительно с первого же дня войны. Инициатива сейчас в руках японцев. Они выбирают время и место нападения, а наш флот принужден пассивно отражать удары.

Да, Россия не была готова к началу войны. Наши планы были рассчитаны на конец 1905 г.

Сейчас получилось соотношение боевых сил явно неблагоприятное для нас после того, как японцы в первый же день вывели из строя три наших корабля, в том числе два новых и наиболее сильных броненосца. Это надолго парализует инициативу нашей эскадры, так как возвращение в строй поврежденных кораблей будет делом весьма затяжным. Еще недавно корабельные инженеры, приезжавшие в училище из Петербурга, сообщали нам, что в Порт-Артуре еще не готов сухой док для ремонта больших, широких броненосцев. Значит, придется вести заделку подводных пробоин на воде, подводя пластыри снаружи или изготовляя тяжелые кессоны.

28 января. Вся жизнь училища сконцентрировалась вокруг

снаряжения в дальний путь наших недавно произведенных инженер-механиков. Они уже получили назначения на определенные корабли, на которых не хватает младших механиков.

Большинство механиков направляется в Порт-Артур, где сосредоточена главная сила Тихоокеанского флота, и лишь несколько человек — во Владивосток, в котором стоит отряд броненосных крейсеров «Громобой», «Россия», «Рюрик», новый бронепалубный крейсер 1-го ранга «Богатырь» и большой вспомогательный крейсер «Лена», перевооруженный из парохода Добровольного флота.

Механикам уже выдано вперед жалованье, суточные на проезд до места назначения и подъемные деньги, по 1200 рублей на каждого. Едут они все вместе сибирским экспрессом, который отправляется послезавтра. Многих на Восток сопровождают их невесты; они, поддаваясь общему настроению, хотят разделить участь своих избранников и намерены работать на театре войны в качестве сестер милосердия.

Первые известия о потерях нашего флота еще не вызвали уныния или неверия в свои силы. Большинство считает неудачи временными и видит в них результат внезапности нападения противника. Моряки полны чувства обиды и горят желанием поддержать былую славу русского флота.

Но даже самые легкомысленные уже осознали, что война не обещает легких побед и триумфального шествия, а, наоборот, потребует тяжелых жертв, длительного напряжения сил и изнурительного труда. Наши механики, пылавшие юношеским азартом и энтузиазмом при первых известиях об отправке их на Восток, начинают проникаться серьезностью положения. И на лица отъезжающих легла тень задумчивости.

Завтра должен посетить наше училище главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Степан Осипович Макаров и поздравить механиков с производством. После этого они выедут в Петербург для представления управляющему Морским министерством адмиралу Авелану, а затем будут представлены царю.

В связи с началом военных действий решено произвести также досрочный выпуск во флот всех старших гардемарин из Морского училища. Но посылать молодых мичманов на Восток пока не предполагается, так как нехватки младших строевых офицеров на эскадре нет. Будет только предоставлено право первым двенадцати человекам по старшинству выбрать вакансии в действующий флот.

В Кронштадте много разговоров вызвали обстоятельства, при

которых произошла «внезапная атака миноносцев» на нашу эскадру, стоявшую на внешнем Артурском рейде. Старые, опытные моряки, ранее плававшие в Тихом океане, не столько возмущаются «коварством и предательством» японцев, напавших на русскую эскадру без объявления войны, сколько негодуют против непредусмотрительности и беспечности командования эскадры, проспавшего «внезапную атаку миноносцев». Приходится даже удивляться, что японцы, решившие обрушиться своими миноносцами на нашу эскадру, стоявшую на открытом рейде без надежного внешнего охранения, достигли, в сущности, весьма посредственных результатов. При более умело организованной и решительной атаке они имели шансы первым ударом свести на нет русские морские силы в Порт-Артуре. Между прочим, моряки, знавшие расположение эскадры на якорной стоянке, высказывают мнение, что мина, попавшая в крейсер «Паллада», предназначалась броненосцу «Победа».

По словам вернувшихся с Востока в конце 1903 г., близость войны уже определенно чувствовалась во всей обстановке и поэтому наша эскадра обязана была быть настороже, вести надлежащую разведку, принимать меры предосторожности и организовать эффективную охрану своей якорной стоянки. А сторонники решительных действий прямо утверждали, что русская эскадра сама должна была напасть на японский флот в ответ на вызывающую ноту Японии, не прибегая к официальному объявлению войны.

Близкие к штабу видные моряки передают, что адмирал Макаров, много плававший в Тихом океане, ясно предвидел назревающие события и накануне атаки японцев послал морскому министру личное письмо, в котором предупреждал об опасности стоянки Артурской эскадры на открытом внешнем рейде. Он прямо предугадал, что японцы не пропустят столь благоприятной для них возможности начать войну, ослабив русский флот внезапным нападением. К этой тактике первого неожиданного удара они уже прибегали, начиная войну с Китаем в 1894 г. Но предупреждение Макарова не возымело действия.

Общественное мнение кронштадтских морских кругов всецело возлагает всю вину за полученный русской эскадрой удар на главный командный состав флота в самом Артуре.

Прежде всего, наместник Дальнего Востока адмирал Алексеев и командующий эскадрой вице-адмирал Старк обязаны были, не дожидаясь указаний из Петербурга, организовать разведку в море с помощью крейсеров и миноносцев, а также своевременно создать близкую надежную защиту рейда бонами, сетями и цепями под охраной канонерских лодок и сторожевых судов. В

противном случае надо было держать все ценные боевые корабли во внутреннем бассейне порта.

Между тем известно, что броненосцы и крейсера стояли по мирному положению даже без противоминных сетей, имевшихся на всех кораблях.

30 января. Новый удар нашему флоту, захваченному врасплох.

Вчера пришло донесение наместника о геройской гибели крейсера 1-го ранга «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», несших службу стационеров в корейском порту Чемульпо, где они были застигнуты многочисленной крейсерской японской эскадрой, включавшей броненосный крейсер «Асама». «Варяг» и «Кореец» вступили в неравный бой с японским отрядом адмирала Уриу днем 27 января, но были расстреляны тяжелыми 8-дюймовыми снарядами орудий крейсера «Асама» и после полученных повреждений затоплены в бухте своими командирами, а команды кораблей высажены на берег, раненые же приняты иностранными стационерами в порту.

За подвиг орденом «Георгия» наградили всех офицеров и команды «Варяга» и «Корейца».

Мы лишились красавца «Варяга» и его небольшого спутника «Корейца» без существенного ущерба врагу. Это произошло только потому, что в такой напряженный момент командование русского флота не позаботилось своевременно собрать в базу флота свои стационеры, разбросанные в китайских и корейских портах.

Мне вспоминается приход «Варяга» в прошлом году из Соединенных Штатов, где он был построен вместе с броненосцем «Ретвизан» на заводе Крампа в Филадельфии. Все наше училище успело перебывать на «Варяге», пока он стоял на Большом Кронштадтском рейде, готовясь к уходу на Восток. Его четыре стройные трубы четко обрисовывались над длинным белым корпусом между двумя тонкими изящными мачтами, а яркозеленая подводная часть придавала ему вид нарядной океанской яхты.

Артиллерийское вооружение «Варяга» состояло из 12 орудий калибра 152 миллиметра и 12 орудий калибра 75 миллиметров, размещенных без всякой броневой защиты открыто на верхней палубе и за легким бортом батарейной палубы. Конечно, «Варяг» не строился для решительного эскадренного боя и предназначался к дальней разведочной службе. Вся его защита состояла из одной броневой палубы со скосами по ватерлинии и броневой боевой рубки для командования. Но зато он мог развивать скорость до 24 узлов и вместе с «Аскольдом» и

«Новиком» составлял отряд сильных разведчиков при боевой эскадре.

Вместо этой службы его отправили одиноким стационером в такую мышеловку, как порт Чемульпо с одним выходом в море, который было легко преградить неприятельской эскадре. И «Варягу» было суждено стать первой жертвой войны.

Подробностей боя «Варяга» с японской эскадрой пока нет, но, видимо, он не был во-время отозван в свою базу. Если бы он успел выйти из бухты до прихода японцев, то смог бы прорваться: японцы его не догнали бы. Итак, с первых же шагов наш флот начинает расплачиваться за неумелое руководство. Что же будет дальше, когда развернутся основные боевые операции, решающие исход войны?

Адмирал Макаров сегодня сделал смотр нашему училищу. Молодые инженер-механики были выстроены в актовом зале отдельной шеренгой. Поздравляя вновь произведенных, Макаров сказал о значении инженер-механиков в современном флоте и о необходимости тщательной подготовки их к ответственной службе.

Прежде всего он подчеркнул, что исправное состояние трюмных устройств, четкое знание их и умение быстро пользоваться ими для сохранения корабля наплаву в боеспособном состоянии, устраняя во-время опасные крены и дифференты, является одним из основных условий обеспечения боевой живучести. Тот факт, что все три корабля, получивших на Артурском рейде торпедные пробоины, остались наплаву и смогли участвовать в отражении японской атаки, доказывает, что трюмные механики этих кораблей знали свое дело и держали свои части в полной исправности, а переборки оказались непроницаемыми и достаточно прочными. Спасение броненосца «Цесаревич», согласно полученным сведениям, всецело приписывается геройскому поведению трюмного механика Федорова, который с опасностью для жизни действовал в полной темноте, закрывал горловины, оперировал клапанами и пускал в ход отливные средства. Корабль в первый момент накренился на 17° и ему грозило опрокидывание, но трюмному механику удалось предотвратить катастрофу быстрым затоплением бортовых отсеков другого борта.

Готовность котлов и механизмов развить в нужный момент полный ход является основным условием успешности как обороны, так и нападения. Участие механиков в боевых действиях должно выражаться в наиболее четком и быстром исполнении всех распоряжений с командного мостика.

Далее Макаров остановился на своей излюбленной теме, что

дух личного состава — основа боевой силы корабля и именно им держится сила пушек и крепость брони, защищающей корабль от ударов противника.

Если же сопоставить значение основных элементов, определяющих боеспособность корабля, то корабль сохраняет свою боевую активность пока может маневрировать, а для поддержания маневренности прежде всего надо сохранить достаточную скорость и управление рулем, эти же элементы корабля больше всего зависят от умелой боевой работы механиков.

Речь Макарова произвела огромное впечатление. До его выступления в училище было распространено мнение, что он смотрит на судовых инженер-механиков лишь как на необходимых узких специалистов, вызванных к жизни отмиранием парусного вооружения кораблей, считает их «неизбежным злом» и поэтому отводит им узко ограниченную, вспомогательную роль.

Кроме того, известно, что Макаров неодобрительно относился к развитию тяжелых броненосцев в качестве основного боевого ядра флота. Макаров противопоставлял им быстроходные легкие крейсера с одной броневой палубой и с вооружением из двух тяжелых орудий в концевых барбетах. Водоизмещение таких крейсеров, по его мнению, могло быть ограничено 3000 тонн, а калибр тяжелых орудий — 254 миллиметрами. Реальным воплощением этой идеи являлся чилийский крейсер «Эсмеральда» конца восьмидесятых годов, выпущенный в Англии фирмой Армстронг. При водоизмещении в 3200 тонн этот крейсер имел вооружение из двух орудий калибром 254 миллиметра, прикрытых вращающимися броневыми щитами, и шести орудий калибром 152 миллиметра, поставленных открыто на верхней палубе. Броневая противоосколочная палуба имела толщину всего 25 мм.

Идея борьбы с броненосцами, используя легкие маневренные крейсера с двумя тяжелыми орудиями, являлась реакцией против тяжелых, неповоротливых, закрытых толстой броней броненосцев, у которых обнаружился ряд крупных недостатков, вскрывшихся при случайных катастрофах. Особенное впечатление на судостроителей всего мира произвела гибель в Средиземном море английского броненосца «Виктория», получившего в 1893 г. при неудачном перестроении эскадры удар тараном со стороны корабля «Кампердоун» против носовой башни. Броненосец «Виктория» в 10 500 тонн получил дифферент на нос до верхней палубы и опрокинулся. На нем погиб английский адмирал Трайон и более 500 человек команды.

Расследование обстоятельств этой катастрофы имело большое влияние на дальнейшее развитие типа броненосного линейного корабля. Среди моряков и судостроителей родилось течение, которое объявило броню «мертвым грузом» и выдвинуло взамен брони развитие скорости боевых кораблей при наличии немногочисленных тяжелых орудий.

Макаров также предпочитал легкие быстроходные крейсера, а не броненосцы.

Однако эта теория «молодой школы» не была воспринята ни одним флотом и родилась как временная реакция против применения тяжелой железной брони, достигшей 400–457 миллиметров и тем не менее не дававшей полной защиты даже против 305-миллиметровых снарядов. Изобретение в середине девяностых годов гарвеевской, а затем крупповской брони сразу уменьшило толщину бронирования башен и пояса по ватерлинии всего до 228–279 миллиметров, а развитие скорострельных орудий среднего калибра (130–152 миллиметра) и прогресс фугасных снарядов потребовали увеличить вместо толщины броневых плит площадь забронированного борта, прикрыв большую поверхность корабля броней толщиной от 3 до 6 дюймов.

Слушая речь Макарова и понимая, как верно он предвидел развитие событий на Дальнем Востоке, все присутствующие прониклись глубоким убеждением, что именно он, Макаров, должен стать теперь во главе действующего флота, ибо только он сумеет своим зорким орлиным глазом определить верные решения в боевой обстановке.

После ухода Макарова из училища целый вечер в курилке шли горячие беседы о развертывании событий на театре войны и строились прогнозы дальнейшего.

Никто уже не выражал надежд на то, что наша ослабленная Тихоокеанская эскадра одними своими силами сможет сокрушить более подготовленного к войне врага. Все единодушно сходились на необходимости немедленной посылки подкреплений на Восток в составе всех кораблей, годных для дальнего перехода и представляющих серьезное боевое значение. Только после соединения сил Тихого океана и Балтики можно рассчитывать на успех решительного единоборства с японским флотом.

Уже с первых дней войны рождалась задача, от осуществления которой зависел исход войны на морском театре: подготовить с максимальной быстротой здесь в Петербурге, Кронштадте и портах Балтийского моря вторую эскадру для Тихого океана.

Отряд адмирала Вирениуса, находившийся в пути на Восток с

конца 1902 г. и добравшийся пока с мелкими миноносцами только до Красного моря, не сможет уже выполнить эту роль срочных подкреплений, так как при подходе к Порт-Артуру он столкнется со всем японским флотом, несущим блокаду нашей главной базы Тихого океана. Поэтому скорее всего отряд Вирениуса будет принужден вернуться в Кронштадт для присоединения к новым достраивающимся кораблям.

Между тем японцы, по сведениями иностранной печати, уже 25 января благополучно провели через Малакский пролив мимо Сингапура два приобретенных в Италии аргентинских броненосных крейсера, названных «Ниссин» и «Касуга». Они получили снабжение и полный штат команды.

Следовательно, в составе боевой колонны японского флота будут в наличии 14 первоклассных боевых кораблей, тогда как русская эскадра даже после трудного исправления «Цесаревича» и «Ретвизана» сможет им противопоставить только 11 разнотипных и более слабых единиц, притом же разъединенных на две изолированные группы: 7 броненосцев и 1 слабый броненосный крейсер в Артуре, 3 броненосных крейсера во Владивостоке.

Поэтому задачей японского командования с самого начала военных действий станет стремление уничтожить русские морские силы на театре войны до прихода к ним подкреплений из Балтийского моря.

Между тем русский флот сможет начать решительную борьбу за преобладание на море только после концентрации всех сил в Тихом океане.

31 января. Вчера, воспользовавшись свободным от репетиций субботним вечером, собрался в последний раз в одной из пустовавших аудиторий весь наш училищный конспиративный кружок. Были все 9 членов, включая и Сашу Певцова, который попал в число свежеиспеченных инженер-механиков и должен через два дня отправиться по назначению во Владивосток.

Мы хотели принять принципиальные решения в связи с новой обстановкой военного времени, чтобы установить свое поведение и образ действий на будущее в изменившихся условиях. Наш кружок единомышленников организовался уже почти три года назад, и за это время мы привыкли делиться друг с другом мыслями и сомнениями в поисках ответов на те тревожные вопросы, которые жизнь со все большей остротой ставила перед молодым поколением.

Первоначальные задачи нашего кружка ограничивались политическим самообразованием, подбором и привлечением новых членов и сношениями со студенческими организациями Петербурга.

В прошлом году один из наших товарищей, сибиряк Леня Потылицын, был исключен из училища за резко оппозиционное отношение к требованиям военной дисциплины: он не хотел отдавать честь офицерам на улице. Потылицын поступил в Петербурге рабочим на завод и там вступил в социал-демократическую организацию большевиков. Навещая его во время поездок в Петербург, мы через него связались с социал-демократами-большевиками и начали регулярно получать листовки, газеты и подпольные издания, которые давали читать в училище надежным товарищам, примыкавшим к нашему кружку.

Во время летней практики кораблестроители направлялись на петербургские судостроительные заводы. Они имели возможности сближаться с широкой рабочей средой, могли вести общеполитическую пропаганду, используя при этом собранную за зиму нелегальную литературу.

Механики же на все лето уходили в плавание на судах учебного отряда и там старались завязать надежные связи среди команды, для чего при совместной работе в машинах и кочегарках была весьма благоприятная обстановка.

В марте прошлого года наш тайный кружок получил извещение через студенческие организации о предстоящей политической демонстрации на Невском проспекте у Казанского собора. В назначенный воскресный день наша группа в четыре человека отправилась из Кронштадта в Петербург. Она успела пройти Невский, причем у Казанского собора попала в самый разгар свалки с казаками и полицией, но счастливо избежала казачьих плетей и шашек. Эта расправа со студенческой и рабочей молодежью подняла активные настроения нашего кружка и послужила толчком к более решительным действиям.

Но в это время в кружке произошел частичный провал, который принудил нас законспирироваться более надежно.

В работе своего кружка внутри училища мы опирались на автономную читальню, существовавшую на добровольные, взносы всех воспитанников. Все члены нашего конспиративного кружка оказались избранными в число старшин читальни, которая приобрела значение легальной базы для общей подготовки политического уровня воспитанников.

Передовые периодические журналы и левые газеты получались в нашей читальне. Отделы беллетристики и научной литературы включали все издания, которые пропускала цензура. В разделе общественных наук были труды Маркса, Ленина и Плеханова.

В прошлом году я был избран председателем совета старшин читальни. Будучи уверены в своем составе, мы в одном из

шкафов, ключи от которого были у меня, стали хранить нашу нелегальную библиотеку.

Однажды вечером в проектировальный класс пришел помощник инспектора Пио-Ульский и сказал, что начальник училища генерал Пароменский требует меня к себе. Я сразу заподозрил в этом что-то необычное. Пио-Ульский повел меня на квартиру Пароменского и оставил наедине с начальником училища в его кабинете.

Пароменский начал со мной такой разговор:

— Я сам был молод, в свое время увлекался идеями, тоже думал перестроить Россию, но с годами убедился, что все это — юношеский бред. Я знаю, что ваши товарищи по гимназии — студенты, и, очевидно, вы подпали под влияние их среды. Поэтому я не осуждаю вас, но в военно-учебных заведениях политике нет места. Если же хотите заниматься политикой, переходите в гражданские институты. Я мешать вам не буду. Но пока вы в училище, это недопустимо. Когда кончите училище и станете инженером, будете сами отвечать за себя. Сейчас же я отвечаю за вас. Поэтому сдайте мне добровольно имеющиеся у вас запрещенные книги. Откуда они у вас — это меня не касается: я не полиция.

Из слов Пароменского я сделал вывод, что он знает не все, а основывается на доносе кого-то из черносотенных воспитанников, заметивших у меня нелегальные издания. Поэтому все его подозрения сосредоточились на мне лично, а о существовании нашего конспиративного кружка и характере его работы у него никаких данных нет.

Я не стал запираться и признался, что действительно у меня есть несколько брошюр, которые хранятся в моем столе проектировального класса.

Пароменский немедленно пошел со мной в класс. Там я вручил ему случайно бывшие у меня на руках брошюры Либкнехта, Лассаля, Амичиса и Эрфуртскую программу германской соц.-демократии.

Но наш основной склад литературы, включавший последние номера «Искры», «Пролетария» и «Революционной России», хранившийся в библиотечном шкафу, остался нетронутым. Однако через десять дней ротный командир потребовал ключи от шкафов и все их осмотрел. Вася Филипповский, дежуривший в этот день в читальне, успел вынести из-под самого носа ротного всю пачку нелегальной литературы.

Это происшествие многому нас научило. Мы увидели, что училищное начальство кое-чем встревожено и нам нельзя полагаться на непроверенных воспитанников. Если мы будем

вести агитацию широким фронтом по примеру других высших учебных заведений, то нас быстро ликвидируют. Поэтому необходимо немедленно перейти от широкой работы к более углубленной, но законспирированной.

Зная, что за мной установлено тщательное наблюдение, наш кружок постановил, чтобы я временно изолировался от политической работы и сдал все дела Филипповскому.

Это вынужденное бездействие весьма тяготило меня. Оставаться далее в училище — значило принять условия Пароменского, т. е. уйти от всякой политической работы. Поэтому у меня возникло желание перейти на кораблестроительный факультет Петербургского политехнического института, который был открыт в 1902 г. Бросать свою избранную специальность я ни за что не хотел.

В ближайшую поездку в Питер я пришел на квартиру к декану кораблестроительного факультета К. П. Боклевскому. Он очень любезно принял меня и проговорил со мной часа два. На мой вопрос, смогу ли я рассчитывать на прием в институт, он мне сказал:

— Вы должны кончить Инженерное Морское училище уже весной 1904 года и сразу попадете на весьма интересную практическую работу, а из института вы не сможете выйти, даже в лучшем случае, ранее 1908 года. Несомненно, за потерянные вами четыре года вы на службе во флоте почерпнете гораздо больше, чем сможет дать вам наш институт.

После совещания с училищными друзьями я решил взять себя в руки и скорее кончить Инженерное училище, так как вся обстановка убеждала нас, что приближается время, когда всюду потребуются люди, готовые идти с народом.

2 февраля. Вчера, наконец, мы проводили механиков, уехавших на Восток через Москву. Наш выпускной курс кораблестроителей получил разрешение отправиться в Петербург и принять участие в проводах товарищей.

Ряд первых неудач на Востоке создал в военных кругах и близких к ним слоях общества жажду и потребность реванша. Накопившееся чувство уязвленного национального самолюбия требовало немедленного удовлетворения. Ввиду отсутствия героев с театра войны надо было отыскать их у себя дома. Выход этому настроению был найден в чествовании уезжавших на войну инженер-механиков.

И по иронии судьбы эта честь выпала на долю именно механиков, которые до сих пор не пользовались во флоте особым почетом. Из Морского Инженерного училища не выходил руководящий командный состав флота, а громкими

аристократическими и титулованными именами своих питомцев училище не блистало. В то время как в Морском корпусе учились сынки благородного дворянства, в Инженерное училище шли дети чиновников, разночинцев и даже «кухаркины дети». И вообще во флоте инженер-механики пребывали еще на положении «черной кости».

Но при первых же тучах на восточном горизонте прежде всего пришлось вспомнить о механиках. И досрочный выпуск последнего курса Инженерного училища сразу поставил их в центре всеобщего внимания флота и близких к нему кругов общества, а потому и чествование механиков сразу превратилось в патриотическую манифестацию.

Кто бы всего месяц назад мог поверить, что молодые механики будут приглашены к обеду самим Николаем вторым, будут сидеть за одним столом со всем «царствующим домом»? А между тем после представления управляющему Морским министерством Авелану механиков доставили в придворных каретах на высокоторжественный раут в Зимний дворец. Там за обедом «шампанское лилось рекой», царь говорил заздравные речи, а великие княгини и юные княжны наперебой ухаживали за молодыми «душками-моряками» и кокетничали с ними. Новые мундиры механиков блистали своим серебряным шитьем, они отправлялись прямо на войну, проливать кровь «за царя и отечество», в голове шумело от выпитого вина и обворожительного приема, а в будущем уже мерещились боевые ордена. И при всем этом — такая честь и высочайшее внимание выпали на долю не командному составу, не строевым офицерам, а каким-то механикам, носившим штатские «звания», а не «чины».

Это настроение «высоких сфер» было мгновенно воспринято и широкой улицей. Механиков всюду встречали криками «ура», дамы бросали им цветы, а у дворца их ждала толпа, состоявшая из студентов-белоподкладочников, гостинодворских купцов, случайных зевак, дворников и шпиков, неистово вопивших «Боже, царя храни».

Но этот приступ патриотического угара достиг апогея при проводах на Николаевском вокзале. Здесь был выстроен почетный караул от флотского экипажа с оркестром, собралась масса моряков, родственников и друзей, помимо случайной публики, падкой до уличных развлечений.

Приветствия, воинственные пожелания «громких побед над дерзким врагом», букеты цветов, звон последних бокалов, марши оркестра создавали бравурную шумиху показного подъема», а у меня невольно щемило сердце, когда я пробегал глазами по лицам друзей, с которыми ел хлеб-соль четыре года в стенах

училища. Ведь вместе с ними пролетели самые лучшие юные годы.

Среди вокзальной суеты я и несколько членов нашего тесного кружка собрались вокруг Саши Певцова и на прощание обменивались последними соображениями о будущем ходе событий.

Патриотический азарт толпы не вводил нас в заблуждение. Саша Певцов высказал общее мнение, что это — показной угар и что отрезвление придет быстро, когда бремя военных тягот окажет свое неизбежное действие.

Конечно, сама война на далекой окраине прямой угрозы царскому правительству представлять не может, но если ход событий будет умело использован революционными силами внутри страны, то её последствия должны будут вызвать глубокие внутренние потрясения.

К нашей группе подошел друживший с нами Вася Толмачев. По его словам, в Морском министерстве уже допускают возможность скорого разрыва железнодорожной связи с Порт-Артуром, так как наши сухопутные силы слишком незначительны, чтобы помешать продвижению японской армии, высаженной в Чемульпо, а парализованный флот уже не может предотвратить дальнейшую высадку японского десанта. И тогда отрезанному Порт-Артуру предстоит судьба второго Севастополя: он будет блокирован японским флотом с моря и осажден армией с материка. На прорыв нашего флота из Артура во Владивосток сейчас надежды нет.

Большие надежды у всех вызвало вчерашнее назначение на пост командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирала Макарова вместо Старка. Старк срочно возвращается в Россию «по болезни».

Макаров выезжает немедленно, 4 февраля, как только сформирует свой штаб, который он подбирает в Петербурге из лично известных ему опытных моряков. Все уверены, что Макаров сумеет вызвать в Артуре перелом, рассеет упадок духа, вызванный первыми неудачами, и использует с наибольшим результатом наши морские силы.

Мы порадовались, что и Саша Певцов и Вася Толмачев получили назначение во Владивосток, а не в Артур, судьба которого в силу всей обстановки должна сложиться, невидимому, мрачно.

Но вот раздался громкий свисток паровоза, грянул бодрый туш военного марша, пронеслось разноголосое «ура» бегущей за вагонами толпы провожающих — и в последнее мгновение промелькнули перед нами взволнованные лица наших друзей,

прильнувших к стеклам вагонов и махавших фуражками на площадках вагонных тамбуров; еще момент — и мы уже смотрим вслед уходящему экспрессу, который уносит юных моряков за 10000 километров к берегам Тихого океана. Кто из вас, друзья, обречен в жертву и кому суждено еще вернуться назад?

С чувством пустоты в душе вернулись мы в свое Кронштадтское училище, в котором возбуждение последних дней сменилось буднями повседневной учебы.

10 февраля. Жизнь училища снова идет по своей нормальной колее. Стало только тише и более пусто, а в обеденном зале с отъездом механиков освободились три стола. Мы, корабельщики, вернулись к своим дипломным проектам и до поздних часов сидим над расчетами и чертежами в проектировальном классе.

События на театре войны пока не внесли ничего нового. Наш флот принимает меры к переходу на военное положение. Но злой рок продолжает тяготеть над ним. 29 января в заливе Талиенван погиб при постановке минного заграждения транспорт-заградитель «Енисей», который взорвался на собственных, им же поставленных минах. Его командир, капитан 2-го ранга Степанов, известный во флоте как опытный химик и минер, сделал неправильный маневр при расстреле всплывшей мины, и заградитель нанесло ветром и течением на линию заграждения.

От взрыва мины под носом судна детонировали запасы пироксилина в минном погребе, вся носовая часть корабля была разрушена, и транспорт быстро затонул. Командир не захотел спасаться и остался на мостике. Погибло 4 офицера и 90 человек команды.

Так как, по донесению из порта Дальнего в Артур, взрыв «Енисея» был ошибочно приписан атаке японских миноносцев, то из Артура на поиски их были высланы крейсер «Боярин» и два миноносца.

Не зная точно расположения мин, поставленных «Енисеем», а может быть, вследствие дрейфа некоторых из них, «Боярин» случайно коснулся бортом мины. Произошел взрыв. Была затоплена одна из кочегарок. Корабль сел в воду по самые иллюминаторы, но без крена и дифферента. Командир крейсера капитан 2-го ранга Сарычев, полагая, что крейсер быстро пойдет ко дну, как и «Енисей», дал приказ спустить шлюпки, покинуть корабль и спасаться. Но крейсер без экипажа не тонул и носился по волнам. Чтобы его не унесло в море и он не стал добычей японцев, было решено его затопить. Один из наших миноносцев выпустил в подозванный крейсер две торпеды, но оба раза промахнулся. Крейсер остался на воде, его прибило к берегу. Из Артура была выслана спасательная партий, но поднявшаяся буря

со снежной пургой помешала работам, а на утро крейсер исчез. По произведенному обследованию было установлено, что его унесло в море от берега, нанесло на линию наших мин и он окончательно затонул. Командир Сарычев отдан под суд за преждевременное оставление судна.

Далее стало известно, что в китайских портах были принуждены разоружиться еще два наших стационера, захваченных внезапным началом военных действий: в Шанхае застряла канонерская лодка «Манчжур», а в Инкоу — «Сивуч». Чтобы не стать добычей японцев, владевших морем, им пришлось спустить флаги и разоружиться, перейдя под охрану нейтрального Китая.

Наконец, выяснилось из японских сообщений, что вблизи Артура японцы захватили перед самым началом войны наш военный пароход «Маньчжурия», на котором из России был отправлен полный комплект снарядов для всей Артурской эскадры. Кроме того, в руки врага попало несколько коммерческих судов, поддерживавших срочные сообщения наших портов с Японией и Китаем, а в самой Японии оказался в доке один пароход Добровольного флота.

Итак, в итоге первой же недели военных действий русский флот потерял:

Выбыли из строя подорванные взрывом торпед броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», бронепалубный крейсер 1-го ранга «Паллада».

Погибли затопленные после артиллерийского боя бронепалубный крейсер 1-го ранга «Варяг», канонерская лодка «Кореец».

Взорвались на русских минах заграждения крейсер 2-го ранга «Боярин», минный заградитель-транспорт «Енисей».

Разоружены в нейтральных китайских портах канонерские лодки «Манчжур» и «Сивуч».

Захвачены неприятелем в море и в портах военный транспорт «Маньчжурия» с комплектом снарядов для эскадры, пароход Добровольного флота «Екатеринослав».

Такой способ ведения войны с нашей стороны напоминает шашечную игру «в поддавки».

Кронштадтские моряки возлагают все надежды на адмирала Макарова и ждут, что с прибытием его в Артур кончится период воцарившейся там бестолочи, неразберихи, разноголосицы и отсутствия единого плана во всех действиях.

В Кронштадте, наряду с официальными публикуемыми реляциями наместника о ходе военных действий, циркулирует много слухов о плачевном положении дел в Артуре.

Прежде всего говорят, что в Артуре сразу вскрылся глубокий разлад между флотом и сухопутными силами крепости и армии.

Множество неудач, постигших флот в первые же дни войны, конечно, не является следствием «печального стечения обстоятельств», вызванных одним внезапным началом войны, но отражает внутреннее состояние подготовки наших морских сил. Война сразу вскрыла, что флот как боевая сила не стоит на высоте современных военных требований. Не говоря уже о его материально-техническом неудовлетворительном состоянии, сразу вскрылось, что у флота нет правильной организации командования, отсутствуют налаженная разведка, охрана рейда, судоремонтные средства, обеспеченное снабжение. Руководство действиями эскадры в целом и командование многими кораблями оказалось в ненадежных руках. Это было прямым следствием мертвящего бюрократического порядка прохождения службы командным составом по системе «морского ценза».

Именно в результате этого формального порядка «морского ценза» перед самой войной в 1903 г. на Востоке произошла массовая смена проплававших свои положенные сроки адмиралов, командиров и офицеров, а на их места были посланы из России кандидаты, ждавшие очереди заграничных плаваний. Назначение на ответственные командные посты производилось автоматически в порядке послужного списка, без учета личных качеств назначаемого и его соответствия возлагаемым на него обязанностям.

При такой системе комплектации личного состава в момент завязки войны все адмиралы, плававшие на Востоке в период 1895–1903 гг., оказались на береговых должностях в России. Здесь были Макаров, Скрыдлов, Рожественский, Бирилев, Чухнин, а во главе флота на Востоке находились Алексеев, Старк, Ухтомский, Витгефт.

Так же обстояло дело и с назначением командиров кораблей. Погибший на «Енисее» Степанов, ранее преподававший в минном классе химию взрывчатых веществ, должен был в силу требований морского ценза прервать преподавательскую деятельность, чтобы проплавать положенное число лет в должности командира корабля.

4 февраля адмирал Макаров спешно отбыл на Восток. Он не тратил много времени на разговоры и совещания и собрался в три дня, привлекши для работы в Артуре несколько лично ему известных специалистов и опытных офицеров для организации штаба флота.

Для руководства ремонтом и исправлением пострадавших кораблей Макаров взял с собой с Балтийского завода опытного

инженера Вешкурцева, а для налаживания механической службы включил в свой штаб главного инспектора Линдебека.

Кронштадт прощался со своим любимым командиром очень трогательно и тепло.

17 февраля. Японцы предприняли 10 февраля попытку заградить вход во внутренний бассейн Артурской гавани специально приспособленными для затопления в узком проходе брандерами в виде груженых пароходов.

Четыре судна в сопровождении миноносцев проникли в темную ночь на рейд и направились в проход, чтобы затопиться в самом узком месте фарватера. Если бы этот план удался, то, действительно, Артур мог превратиться в своего рода мышеловку для нашего флота. На этот раз честь отражения атаки брандеров и миноносцев выпала на долю береговых батарей и «Ретвизана», стоявшего на мели в проходе.

Когда неприятельские суда были обнаружены в лучах прожекторов, «Ретвизан» встретил их настолько интенсивным огнем, что они сбились с курса и, получив пробоины, были затоплены совсем не там, где намечалось японцами.

Атаки миноносцев, сопровождавших пароходы, также оказались безуспешными; но их главным назначением было снять своих людей с затопленных брандеров и скрыться.

В этот раз наши моряки проявили должную бдительность и быстроту. Но отсутствие дальней охраны на рейде не гарантирует от возможности внезапного появления в темноте неприятельского судна у самого входа во внутренний бассейн.

Постепенно в Морском штабе и в правительственных кругах стали уяснять себе затяжной характер дальневосточной кампании. Японцы, парализовав активность нашего флота, готовятся к развитию десантных операций на материк в крупном масштабе, начав переброску сухопутных армий. Следовательно, к весне надо ждать начала большого наступления их сил из Кореи в Маньчжурию.

Наша армия еще менее подготовлена к серьезной борьбе, чем флот. В стране идет мобилизация запасных, так как правительство опасается снимать кадровые корпуса с западных границ. Вся наша Маньчжурская армия будет комплектоваться и снабжаться, опираясь на обслуживание одноколейной Сибирской железной дорогой.

Чтобы задержать быстрое сосредоточение японских армий на континенте, помощь флота именно теперь была бы особенно необходима. Однако в настоящем положении переход к активным операциям флота был бы необоснованным риском, ибо надежд на серьезный успех при плохой подготовке эскадры и ее

недостаточных силах быть не может. Безрезультатная же попытка флота перейти в наступление сделала бы безнадежной всю дальнейшую кампанию.

Итак, русскому флоту остается единственный план действий: продержаться в Артуре с наличными кораблями до прихода подкреплений из Балтийского моря и тогда уже провести сложную комбинированную операцию объединения всех эскадр и отрядов для одновременных действий против японского флота.

Следовательно, исход войны в конце концов будет зависеть от способности русского правительства быстро организовать и подготовить для отправки в Тихий океан достаточно мощную вторую эскадру. Если бы это удалось осуществить к началу навигации в Балтийском море или, по крайней мере, к началу лета 1904 г., то тогда еще можно было бы надеяться на успех. Порт-Артур, отрезанный от связи с Россией и имеющий весьма ограниченные запасы продовольствия, угля, снарядов и расходных материалов, не сможет держаться слишком долго.

24 февраля. Странное противоречие начинает ощущаться между тревожным настроением широкой среды моряков, знающих Дальний Восток и объективно учитывающих сложившееся положение на театре войны, и олимпийским спокойствием и бездействием высших правительственных сфер в Петербурге.

В то время как весьма многие из наших офицеров и механиков, недавно вернувшихся из Артура с эскадры и хорошо знающих истинное положение флота, порта и обороты крепости, говорят о необходимости ряда срочных мер для поддержки направленного туда Макарова, Морское министерство, повидимому, считает, что оно уже сделало все от него зависящее.

Правители России издавна привыкли выходить из всех самых трудных положений за счет героизма и талантливости отдельных военачальников, как Суворов, Кутузов, Ушаков, Нахимов, и на безропотной выносливости и героизме русских солдат и матросов.

Пример Севастопольской кампании еще не забыт всей Россией, и теперь петербургская бюрократия, выдвинув на пост «спасителя Отечества и народного героя» адмирала Макарова, склонна ждать от него всяческих «чудес», вплоть до разгрома японцев, несмотря на недостаточность русских морских сил в Порт-Артуре.

Все грамотные специалисты морского дела на основе трезвого учета соотношения сил обоих флотов и анализа общего положения на театре войны приходят к выводу, что наших сил явно недостаточно для восстановления их активной роли в море, а поэтому только при усилении Тихоокеанской эскадры всеми

наличными силами из Балтики можно обеспечить перевес нашего флота над японским.

Между тем, прошел уже месяц с начала войны, а до сих пор никаких реальных мер к подготовке новой эскадры для отправки на Восток не сделано. Правда, сейчас зима. Корабли, которые могли бы быть посланы весной, стоят у голых и пустых стенок Кронштадтского порта, а Финский залив еще скован ледяным покровом.

Но в Петербурге на заводах достраивается ряд новых кораблей, спущенных в 1902 и 1903 гг., своевременное прибытие которых в Артур сразу помогло бы перетянуть чашу весов в нашу пользу К числу этих кораблей прежде всего принадлежат четыре броненосца улучшенного типа «Цесаревич» в 13516 тонн, а также прекрасные крейсера «Олег», «Жемчуг» и «Изумруд» и около десятка сильных миноносцев.

Летом 1903 г. мы, корабельщики, работали на их постройке и потому детально знали их состояние. Казалось, уже в 1903 г. было необходимо всеми мерами ускорить работы на этих кораблях, а между тем мы были свидетелями того, что на всех заводах работы шли самыми замедленными темпами, в пределах строго ограниченных кредитов. Мы, еще не искушенные в тайнах бюрократической рутины юнцы, никак не могли постигнуть причины этой медлительности, которая не вытекала из реальных производственных затруднений, а носила характер сознательной и планомерной задержки темпов всех работ.

Все заказы на материалы, снабжение, контрагентские поставки оборудования и устройств, выполняемые частными фирмами, давались Петербургским портом исходя из такого расчета, чтобы суда могли начать испытания к концу кампании 1904 г., а вступили в строй только к весне 1905 г.

И все это происходило уже в то время, когда политическая обстановка ясно говорила, что на Востоке собираются тучи.

12 марта. 24 февраля прибыл в Артур адмирал Макаров и вступил в командование эскадрой.

Флот сразу почувствовал, что, наконец, получил руководителя, который имеет ясное представление, какие задачи стоят перед морскими силами и как их надо решать в сложившейся обстановке. Эскадра ожила, у нее пробудилась вера в свои силы, проснулась инициатива.

Адмирал поднял свой флаг на крейсере «Аскольд». Уже один этот факт показал, что Макаров отнюдь не намерен отсиживаться в порту с броненосцами, а имеет в виду начать выходы в открытое море. «Аскольд» — прекрасный ходок. На пробе он дал свыше 24 узлов, и японцы не имеют равных ему.

В день прибытия Макарова в Артур был снят с мели в проходе броненосец «Ретвизан» и введен в порт для ремонта. Таким образом, командование Макарова началось с хорошего предзнаменования.

Немедленно по приезде новый командующий начал высылать в море крейсера и отряды миноносцев для разведок в прилегающем к Артуру районе, для наблюдения за передвижением кораблей противника и атак в благоприятных условиях.

Ночью 25 февраля им были высланы в море для осмотра прибрежных бухт миноносцы «Решительный» и «Стерегущий». При возвращении из экспедиции наши миноносцы встретились с отрядом из четырех японских миноносцев и одним легким крейсером. «Решительный», пользуясь преимуществом хода, прорвался под защиту батарей Ляотешаня, нанеся повреждение преследовавшему его японскому миноносцу.

Но «Стерегущий» был окружен, и попаданием неприятельских снарядов на нем были выведены из строя котлы. Когда он остановился, «Решительный» бросился к нему на помощь, но, видя безнадежность положения, должен был отказаться от намерения защищать уже погибающий «Стерегущий», который, однако, продолжал отчаянно отстреливаться от наседавших японцев и дрался до последнего человека и последнего снаряда.

Командир и все офицеры были перебиты. Последним погиб инженер-механик Анастасов. Японцы предприняли попытку взять на буксир тонувший миноносец, но оставшиеся в живых кочегары задраились в котельном отделении, открыли кингстоны и затопили свой миноносец, чтобы не дать его врагу.

Когда «Решительный» сообщил в Артур о тяжелом положении «Стерегущего», к нему немедленно бросился на выручку сам адмирал Макаров, подняв флаг на «Новике», а за ним для поддержки вышел «Баян». Японцы, увидев приближение крейсеров, бросили «Стерегущий», который немедленно затонул. Но наши крейсера не могли преследовать японские миноносцы, так как показался броненосный отряд адмирала Того.

Бой «Стерегущего» с японскими миноносцами и его геройская гибель в бою с превосходными силами противника показали всему флоту, что дух личного состава не сломлен, что надо только уметь направить его по верному пути.

В ту же ночь на 26 февраля наш отряд из четырех миноносцев, высланный для осмотра рейда, встретился в темноте с таким же отрядом из четырех миноносцев врага. Наши миноносцы вступили в решительный бой. Миноносец «Властный», под командованием лейтенанта Карцева, взорвал торпедой один

из японских миноносцев, а остальные, получив повреждения от русских снарядов, поспешили скрыться в темноте.

Днем 26 февраля японская броненосная эскадра, подойдя к Артуру до начала прилива, обстреляла внутреннюю гавань перекидным огнем из-за Ляотешаня, корректируя падение снарядов со своих крейсеров. Хотя бомбардировка и не причинила существенных повреждений нашим кораблям в гавани, но она показала, насколько связана наша эскадра, находясь во внутренней гавани, из которой выход возможен только в высокую приливную воду, да и то лишь в последовательном порядке кораблей.

Адмирал Макаров со свойственными ему быстротой и решительностью начал с первых же дней приучать эскадру к боевым действиям и эволюциям, стремясь постепенно расширить район, в котором наш флот мог бы оспаривать у японцев господство.

27 февраля вся эскадра в первый раз с начала войны вышла в море в составе 5 броненосцев, 4 крейсеров и 5 миноносцев и целый день провела, занятая эволюциями: она была в любой момент готова к бою.

Однако японцы в этот день не показывались. Видимо, их флот после пробной бомбардировки перекидным огнем 26 февраля отошел к своей базе у группы островов Эллиот.

Этот выход в море под командованием нового смелого командующего поднял дух флота и возродил его надежды. Макаров не считает число пушек противника и готов принять бой даже ори неравных силах, рассчитывая на выгоды, создаваемые правильным маневрированием. А пока он приучает флот к выходам в открытое море и перестроениям, находясь вблизи своей базы. В случае же боя поврежденные японские корабли должны будут пройти морем по крайней мере 500 миль до своих баз в Нагасаках и Сасебо.

Ночью 9 марта японцы снова предприняли ночные минные атаки на наш внешний рейд, но были отражены огнем сторожевых канонерских лодок, поставленных в проходе.

А утром появился Того с главными силами и снова начал упражнения в обстреле Артура перекидным огнем. Этой стрельбой на дальние дистанции специально занялись два броненосца более ранней постройки «Фуджи» и «Яшима», имевшие старые барбетные башенные установки 12-дюймовых орудий, позволявшие давать орудиям большие углы возвышения, что обеспечивает необходимую дальность полета снарядов.

Макаров на этот раз успел вывести из бухты весь флот и разместил корабли на внешнем рейде в безопасных местах.

Оставшийся во внутренней гавани «Ретвизан» отвечал на японскую бомбардировку выстрелами из всех 12-дюймовых башен с предельным углом возвышения на крене, причем вел огонь настолько удачно, что заставил японские корабли отойти.

По наблюдениям с высоко установленных береговых батарей, один неприятельский корабль получил попадание. Наш флот снялся с якоря и начал выходить в море. На ходу наши корабли обменялись с японцами несколькими выстрелами с дальней дистанции, но Того, удостоверившись в боеспособности русской эскадры, уклонился от сближения и постепенно скрылся за горизонтом.

Всего прошло две недели со времени прибытия Макарова в Артур, а эскадра совершенно преобразилась. Период растерянности кончился, и японцы уже встречают должный отпор. Начало хорошее и многообещающее.

16 марта. В ночь на 14 марта японцы снова повторили свою попытку заградить выход из Артурской бухты путем затопления пароходов в самом узком месте прохода. Под покровом ночи японцами были направлены четыре парохода прямо в фарватер внутренней гавани. Открытые прожекторами с батарей и сторожевых канонерских лодок, брандеры упорно продолжали идти вперед, невзирая на интенсивный артиллерийский огонь. Тогда сторожевой миноносец «Сильный» бросился в атаку и поразил торпедой прямо в нос первый пароход. Он уклонился от намеченного правильного курса и выскочил на камни у Золотой горы. Остальные пароходы, по ошибке следуя за передним, также выскочили на прибрежные камни. Вторая заградительная операция японцев оказалась еще менее удачной, чем первая.

Командир «Сильного» лейтенант Криницкий вступил в неравный бой с отрядом японских миноносцев. Первым же снарядом, попавшим в «Сильный», перебило главную паровую трубу в машине. Паром обварило насмерть инженер-механика Зверева и 7 человек команды.

Результат отражения второй заградительной японской операции показал, что наши моряки достаточно бдительно охраняют рейд и урок первой атаки 27 января не пропал даром.

21 марта. Улучшившееся общее положение и состояние духа личного состава эскадры в Артуре с прибытием Макарова вновь оживили иллюзии и самоуверенность Морского министерства. Макаров с пути прислал ряд докладных записок с изложением своих взглядов на общее положение дел защиты Артура с перечнем необходимых, по его мнению, срочных мероприятий. Он еще не выдвигал вопроса о срочной посылке из Балтийского моря второй эскадры для усиления первой, но настаивал на том, чтобы

ускорить продвижение отряда Вирениуса, задержавшегося в Красном море. Макаров брал на себя задачу осуществить соединение этих подкреплений с Артурской эскадрой. Затем он выдвигал требование выслать в Артур по железной дороге до 30 больших моторных катеров, годных в качестве малых миноносок в прибрежных водах, и на присылке в Артур и Владивосток в разобранном виде нескольких новых миноносцев.

В заключение Макаров просил срочно издать его труд по вопросам морской тактики, на который он смотрел как на своего рода современный учебник маневрирования броненосных флотов в бою. Издание это он считал особо важным для установления единства взглядов с командирами кораблей и всем личным составом эскадры.

Однако с отбытием на Восток «беспокойного» адмирала в морских сферах «под золотым шпилем» установилось странное спокойствие. Вместо энергичной деятельности по обеспечению Макарова всем необходимым, неделя за неделей проходят в полном бездействии. Нет никаких признаков пробуждения деятельности в портах и на заводах по подготовке подкреплений нашим ослабленным морским силам в Тихом океане.

В Кронштадте на место уехавшего Макарова новым главным командиром порта назначен вице-адмирал Бирилев. Он пока успел проявить себя выпуском нескольких едких приказов. Но вызвать заметное оживление работ по ремонту и вооружению кораблей, видимо, не в силах, так как эти меры связаны с реализацией общегосударственных решений о плане ведения войны.

В морских кругах Кронштадта идут разговоры о необходимости подготовки в Балтийском море новой мощной эскадры, которая должна решить исход войны. Ничего определенного по этому вопросу пока не предпринято, хотя скоро уже исполнится два месяца после начала военных действий.

Из окон нашего проектировального класса, расположенного на четвертом этаже училища, видно, как на ладони, всю Кронштадтскую военную гавань и стоящие в ней корабли. На стенках портовых набережных мертво, и ни один корабль даже не начинал кампании.

Вчера с двумя товарищами-корабельщиками я ходил в порт осматривать новый броненосец «Император Александр III», являющийся головным кораблем всей серии пяти строящихся броненосцев типа «Бородино». Он прошел через механические и артиллерийские испытания еще осенью прошлого года. В течение зимы на нем еще заканчивались мелкие внутренние работы и переделки.

Так как два предшествующих летних периода мы работали на постройке кораблей «Бородино» и «Орел» того же типа, то внутреннее расположение и оборудование «Александра III» нам было хорошо известно. И поэтому нас главным образом интересовали результаты прошлогодних испытаний его в море.

Один из судовых механиков, который был в море на пробе броненосца, подробно рассказал нам, как корабль сильно накренился при повороте на 17-узловом ходу и черпнул воды через открытые орудийные порта низкорасположенной центральной батареи 75-миллиметровых орудий.

Так как кромка портов приходилась на 9 футов выше грузовой ватерлинии, то, значит, крен на циркуляции достиг 15–17°. Только быстрая перекладка руля на другой борт и резкое уменьшение скорости хода устранили опасность опрокидывания корабля. Этот случай был исследован профессором Морской академии А. Н. Крыловым, и им предложены переделки в подводной части для уменьшения крена на циркуляции. С открытием навигации и переводом из Петербурга в Кронштадт заканчивающихся кораблей «Князь Суворов» с Балтийского завода, а «Бородино» и «Орел» — с Адмиралтейского, все их придется поочередно вводить в сухой кронштадтский док для намеченных переделок по укорочению носовых боковых килей и заделке вырезов дейдвуда кормовой части.

Низкое расположение центральной батареи из 12 орудий калибра 75 миллиметров было заимствовано на броненосцах типа «Бородино» от их прототипа французской постройки — «Цесаревича».

На броненосцах русской постройки вредное влияние низкого положения центральной батареи сказалось в более острой форме вследствие возросшей перегрузки броненосцев типа «Бородино». Крылов рекомендовал держать в море на ходу закрытыми порта центральной батареи, а в случае необходимости действия 75-миллиметровых орудий и отдраивания ставень орудийных портов — не допускать циркуляции кораблей этого типа на ходу свыше 10–12 узлов. В случае же необходимости поворота на большей скорости предварительно делать распоряжение в батарею о закрытии орудийных портов ставнями и начинать поворот только по исполнении приказа.

Посещение броненосца «Александр III» наглядно нам показало, что даже этот первый головной корабль серии «Бородино» потребует от одного до двух месяцев для окончания всех работ, связанных с подготовкой его к дальнему плаванию на Восток.

Что же касается остальных трех броненосцев, еще

находящихся в Петербурге у заводских достроечных набережных, то состояние их готовности еще значительно хуже.

Между тем наши товарищи, инженеры Прохоров и Шангин, сообщили, что на заводах до сих пор не заметно никаких признаков ускорения работ. На «Орле» до последнего времени работало всего 300 человек. Правда, главный корабельный инженер Петербургского порта Скворцов подал рапорт о необходимости форсировать работы по постройке всех спущенных кораблей, но получил официальный ответ из Главного управления кораблестроения и снабжения, что постройка кораблей должна производиться в строгом соответствии с утвержденными планами и сметами, так как на ускорение работ не отпущено никаких новых или дополнительных кредитов, а посему никакие сверхурочные работы не могут быть допущены.

Перед нами, кораблестроителями, возник недоуменный вопрос: кто же является ответственным автором наших программ судостроения и кто устанавливает типы боевых кораблей? Этот вопрос получил особенно острый характер теперь, во время русско-японской войны.

Новые броненосцы типа «Бородино» были запроектированы для действий на Дальнем Востоке. Предполагалось, что они будут переведены в Тихий океан до начала военных действий. Теперь же им придется следовать на Восток в условиях военного времени, при невозможности пользоваться ремонтными и снабженческими услугами нейтральных портов.

Если «Александру III» и трем другим кораблям того же типа, еще достраивающимся на петербургских заводах, суждено идти на Восток, то они должны будут испытать весьма серьезные затруднения из-за недостаточности нормального запаса топлива и малой вместимости угольных ям. Их проектный нормальный запас топлива рассчитан всего на 780 тонн. Район плавания при 9-узловом ходе не превосходит 2200 миль.

Все главнейшие порты на пути в Тихий океан находятся в руках англичан, а потому наши корабли не могут рассчитывать ни на какое содействие и должны полагаться только на свои собственные средства.

Почему же такие громадные средства, брошенные, на флот с 1898 г., были израсходованы на постройку кораблей, тип которых так мало приспособлен к тем условиям их океанской службы, в которых им предстоит действовать в военной обстановке?

Отчего Россия не имеет на Востоке однородного спаянного ядра флота, а, в полную противоположность японскому флоту, наша Тихоокеанская эскадра составлена из типов кораблей, которые по своему вооружению, защите, району плавания и

тактическим элементам совершенно не удовлетворяют требованиям совместных боевых действий?

Артурская эскадра составлена из 7 броненосцев четырех резко различающихся типов.

В период с 1890 по 1900 г. Россия строила главным образом типы боевых кораблей океанского плавания. Это были броненосцы «Пересвет», «Ослябя», «Победа» и броненосные крупные крейсера «Рюрик», «Россия», «Громобой». Они строились, имея в виду возможность крейсерской войны с Англией, для океанских широких операций.

Но поворот русской политики с 1898 г. был связан с признанием, что главным противником России на океанах является Япония, и с этого момента произошел крутой поворот при выборе типа новых боевых кораблей.

Вместо мореходных кораблей океанского типа с большим радиусом действия за основу для боевого корабля был принят французский проект броненосца «Цесаревич», воспроизведенный в пяти кораблях серии «Бородино». Эти броненосцы предназначались для действий в узко ограниченном районе, опираясь на хорошо оборудованные собственные базы, а не для скитаний в открытых океанах.

Они, действительно, могли стать боевым ядром Тихоокеанского русского флота, но только при одновременном сооружении хорошо оборудованных баз флота, обеспеченных доками, мастерскими, складами и связанных надежными рельсовыми путями с промышленными центрами страны.

Так же непонятны мотивы, побудившие русское морское руководство при сооружении флота, противопоставленного Японии, отказаться от постройки броненосных крейсеров, которые в свое время были излюбленным и наиболее удачным типом русских боевых кораблей, вызвавших широкое подражание иностранных флотов.

В то время как японцы, комплектуя свой боевой флот, ввели в его состав прекрасную однородную эскадру из шести кораблей этого класса с весьма мощным вооружением и надежной защитой, русское Морское министерство с 1898 г. отказалось от постройки броненосных крейсеров и перешло к строительству значительного числа бронепалубных крейсеров среднего тоннажа, годных только для истребления коммерческих судов противника и вспомогательной службы при броненосцах. Состав же броненосных крейсеров был пополнен только одним крейсером «Баян» со слабой артиллерией, вдвое уступавшей вооружению своих японских противников типа «Асама». В результате русские броненосцы не получили поддержки в виде быстроходного отряда

броненосных крейсеров, как японский флот, что явилось наиболее чувствительным дефектом организации русского флота.

Ясно, что правильное решение боевых задач флота японцами и разброд в руководящих тенденциях русского Азорского министерства не могли явиться результатом случайных причин. Русский флот в период последнего царствования превратился в арену личных интересов, влияний и интриг, а постройка новых кораблей на заграничных заводах сделалась источником наживы его высокопоставленных заправил.

28 марта. Остается всего полтора месяца до окончания выпускных экзаменов. Я и мои товарищи после защиты дипломных проектов получим 6 мая звание корабельных инженеров флота и будем расписаны по различным военным портам. Уже сейчас мы приблизительно знаем, кто и куда попадет для дальнейшей службы. Я и Кутейников будем зачислены в Петербургский порт на адмиралтейские заводы. Мы сразу попадем на постройку новых кораблей. А двое из нашего выпуска останутся в Кронштадте. Остальные будут направлены в Севастополь и в порты финляндского побережья.

Итак, мне скоро придется окунуться в самую гущу заводской работы, но теперь уже не как случайному практиканту, а как непосредственному участнику строительства кораблей.

Вероятнее всего, я попаду на достройку броненосца «Орел», который я изучил за два года летней училищной практики. Его строил Михаил Карлович Яковлев, который прошлым летом уделил немало внимания нам, будущим корабельщикам, посвящая в тайны кораблестроительного искусства.

Техническая сторона будущей работы меня не пугает. За четыре года пребывания в училище я получил достаточно солидную практическую подготовку, чтобы сразу войти в колею производственной работы. С мастерами и рабочими у меня быстро и легко устанавливались дружественные отношения. Но за годы училищной практики мне стали достаточно ясны все отрицательные стороны казенщины и бюрократизма, царившие в адмиралтействах и в военных портах.

Товарищи, кончившие училище раньше и попавшие в Петербург на постройку новых кораблей, столкнулись с атмосферой канцелярской волокиты, душившей здоровую инициативу.

Неужели даже теперь, в усложнившейся обстановке военного времени, не затрещат архаические порядки и сохранится старая рутина?

5 апреля. Уже несколько дней я не мог вернуться к своим ежедневным заметкам о текущих событиях после ошеломляющего

известия о гибели адмирала Макарова при взрыве броненосца «Петропавловск» на Артурском рейде.

Телеграмма о роковом для русского флота событии была получена с Востока от наместника — адмирала Алексеева еще 1 апреля, но до сих пор во флоте никто не может очнуться от этого неожиданного удара.

В Кронштадтском морском соборе шли панихиды по Макарове, его штабе и всех погибших вместе с командующим на «Петропавловске». В числе жертв при этой катастрофе оказался и наш знаменитый художник-баталист Верещагин.

Катастрофа произошла при таких обстоятельствах.

В ночь на 31 марта Макаров выслал в море на разведку наши миноносные отряды, готовясь к выходу со всем наличным флотом.

Возвращаясь ночью, миноносцы случайно попали в расположение японской эскадры, и один из них — миноносец «Страшный» — потерял свой отряд и в темноте, идя без огней, пристал к японцам, с которыми ходил до рассвета. На рассвете ошибка вскрылась, и японцы расстреляли «Страшный», как месяц назад «Стерегущий». На помощь к «Страшному» поспешил «Баян», но успел подобрать лишь несколько человек, державшихся на воде.

В это время стала подходить эскадра японских крейсеров, и «Баян» отступил под защиту береговых батарей Артура. Здесь он вступил в кильватерную колонну кораблей, выведенных Макаровым из внутренней гавани Артура с «Петропавловском» во главе.

На горизонте показались главные силы неприятеля, и Макаров, видя невозможность дальнейших попыток к розыску и спасению оставшихся на воде после гибели «Страшного», повернул обратно к Артуру, чтобы поставить корабли под прикрытие береговых батарей.

Когда наша эскадра была уже в трех милях от Тигрового полуострова, взорвался «Петропавловск», наскочив на мины. Взрыв пришелся под носовой 12-дюймовой башней, вслед за ним раздался вторичный, и гораздо более сильный, взрыв внутри корабля вследствие детонации носового минного погреба.

Вся носовая часть броненосца вместе с командным мостиком и фок-мачтой была разрушена. «Петропавловск» стал стремительно уходить носом в воду. Затем произошел взрыв цилиндрических котлов, из воды в облаке пара на момент показались винты, продолжавшие вращаться и крошившие прыгавших с кормы людей.

Через пять минут после взрыва броненосец исчез, а на

поверхности воды осталось несколько десятков человек, державшихся за всплывшие обломки. К ним на помощь поспешили катера и шлюпки со всех кораблей на рейде. Среди спасенных оказался великий князь Кирилл Владимирович, состоявший в штабе командующего, а также командир броненосца капитан 1-го ранга Яковлев. Адмирал Макаров погиб. Нашли только его пальто с адмиральскими орлами на погонах.

Почти вслед за этим произошел взрыв у борта броненосца «Победа», он накренился на 5 градусов, но удержался на воде.

От возникшего предположения, что действуют японские подводные лодки, эскадру обуяла паника. Со всех кораблей началась беспорядочная стрельба в воду. Оставшийся старшим на рейде адмирал Ухтомский поспешил ввести эскадру во внутренний порт.

В донесении Алексеева царю о катастрофе в виде утешения сообщается «о чудесном спасении» великого князя Кирилла, который без всяких усилий с его стороны сразу попал в герои. Но роль героя его нисколько не соблазнила, и он вместе с братом Борисом поспешил «отбыть» специальным экстренным поездом из Артура в Петербург. Очевидно, сразу после холодной ванны он убедился, что война — дело серьезное, враг не шутит, а время парадов и кутежей кончилось.

В Кронштадте моряки с горечью по этому поводу говорят: крысы бегут с корабля, когда ему угрожает опасность, значит, уже чуют, что дела Артура плохи. Ему уже грозит опасность потерять прямую связь с Россией.

В Артур прибыл наместник Алексеев и в критическую минуту принял на себя командование. Но после гибели Макарова это — слабое утешение для флота. Именно Алексеев больше других виноват в том, что флот в момент начала войны был захвачен врасплох и потерял ряд кораблей.

Гибель Макарова вместе с флагманским кораблем и всем штабом командующего явилась самым тяжелым ударом флоту с начала войны.

Весь флот видел в действиях Макарова начало новой боевой тактики, когда он поднял свой флаг на «Аскольде», а затем, смотря по обстоятельствам, выходил в море на «Баяне» и даже на «Новике», т. е. на самых быстроходных и даже легких крейсерах. Это характеризовало активный дух его тактики, основанной на инициативе и активных действиях, поднимало готовность флота к бою, видевшего своего командующего во все ответственные моменты всегда впереди.

В Петербурге при дворе и в Главном Морском штабе возникло беспокойство, что адмирал подвергает себя излишним

опасностям, и ему было предъявлено требование перенести флаг командующего эскадрой на броненосец, чтобы он и его штаб могли находиться за надежным броневым прикрытием боевой рубки. При этом осведомленные люди говорят, что распоряжение было вызвано не столько заботами о безопасности самого адмирала, как беспокойством за «драгоценную жизнь» его высочества, состоявшего в штабе при слишком решительном командующем.

Всего пять недель пробыл Макаров во главе Артурской эскадры, но даже за этот краткий срок он успел настолько поднять упавший дух флота, что в петербургских морских сферах «под золотым шпилем» снова стали пробуждаться несбыточные мечтания о разгроме японцев на море. Гибель Макарова и потеря «Петропавловска» сразу обрекли флот на бездействие, сидение в порту и постепенное разложение его боевой силы.

Алексеев требует срочного назначения нового командующего. Называется ряд адмиралов, ранее плававших на наших эскадрах в Тихом океане. Наиболее вероятными кандидатами считаются Чухнин, Скрыдлов и Дубасов. Кажется, выбор остановился на Скрыдлове, который сейчас в Черном море. Макаров, получив назначение, окончил сборы на Восток за три дня. Интересно, как скоро отправится на театр военных действий новый командующий.

Положение флота осложнилось гибелью всего штаба командующего, что нарушило преемственность планирования операций. Разработку всех боевых вопросов придется начинать заново. Но теперь особенное значение получает составление общего плана всей кампании с увязкой действий сухопутных сил в Маньчжурии, куда командующим армией назначен военный министр Куропаткин. Особую важность приобретает также вопрос об отправке из Балтийского моря морских подкреплений для усиления ослабленной Артурской эскадры.

20 апреля. После катастрофы с «Петропавловском» из Артура нет новых существенных сообщений. Но в Кронштадт доходят частные письма моряков с эскадры, характеризующие создавшееся в Артуре положение.

Уже есть описание гибели Макарова. Письма говорят о необычайном потрясении, пережитом эскадрой при виде гибели любимого командира.

Временно командующим флотом до прибытия Скрыдлова назначен контр-адмирал Витгефт, бывший начальником штаба наместника. Таким образом, флот снова оказался под командованием тех же руководителей, которые стояли во главе эскадры в момент начала войны.

Скрыдлов все еще готовится к отъезду, являлся в Главный Морской штаб и к царю. Ему всюду подносят иконы, которые должны охранить от повторения таких катастроф, как с «Петропавловском».

По сведениям прибывших из Артура, ремонт наших кораблей «Цесаревича», «Ретвизана», «Победы» и «Паллады», получивших минные пробоины, уже налажен очень хорошо под руководством корабельных инженеров Вешкурцева и Кутейникова, которые получили возможность организовать работы, опираясь на кадры мастеров, опытных сборщиков и рабочих, командированных в Артур по требованию Макарова. Есть надежда, что в мае все выведенные из строя боевые корабли будут уже исправлены. Тогда наш флот станет даже сильнее, чем при Макарове, несмотря на потерю «Петропавловска».

Получены сведения, что броненосные крейсера «Касуга» и «Ниссин», купленные японцами в Италии до начала войны, уже вошли в строй и появились в составе эскадры адмирала Того под Артуром. Их характерные силуэты, резко отличные от всех других японских броненосцев и крейсеров, с одной высокой мачтой в центре корабля между двумя трубами, уже постоянно маячат в море на артурском горизонте.

Последние события, наконец, сдвинули с мертвой точки наше сонное Морское министерство. На петербургских заводах приказано форсировать работы по всем спущенным и достраивающимся кораблям.

С началом навигации, когда Нева и Морской канал очистятся от льда, будут переведены в Кронштадт для вооружения, достройки и испытаний новые броненосцы «Суворов», «Бородино» и «Орел».

По сведениям, исходящим из Главного Морского штаба, на днях состоялось государственное совещание под председательством Николая II с участием министров — военного, морского и иностранных дел и высших чинов, включая генерал-адмирала великого князя Алексея. На совещании было постановлено срочно подготовить к посылке на Дальний Восток Тихоокеанскую эскадру из всех наличных и достраивающихся боевых кораблей, годных к океанскому походу. В состав вновь формируемой эскадры войдет и отряд адмирала Вирениуса, захваченный началом войны в Красном море на пути в Тихий океан и теперь следующий обратно в Кронштадт. Во 2-ю Тихоокеанскую эскадру войдут и некоторые корабли отряда Штакельберга, возвратившегося с Востока для ремонта и перевооружения в конце 1902 г.

Командующим 2-й эскадрой выдвигается адмирал

Рожественский, который в морских кругах пользуется большой популярностью как человек непреклонной воли и больших организаторских способностей.

Если вновь формируемая эскадра выйдет из Кронштадта в июле, то, даже идя кратчайшим путем через Суэц с разгрузкой броненосцев в канале, она сможет прибыть в воды Дальнего Востока не раньше октября. Следовательно, в лучшем случае Артур должен будет ждать помощи и освобождения от морской блокады еще не менее полугода.

Но что может произойти на театре войны за этот длительный срок?

Японцы, очевидно, ждать не собираются и намерены весной употребить все усилия на суше и на море, чтобы истребить наш флот в Артуре до прихода подкреплений из Балтийского моря. Следовательно, с посылкой 2-й эскадры на Восток надо спешить, не теряя ни одного дня. Однако 2 1/2 месяца уже бесплодно упущено», пока наши государственные руководители учли происходящие события и наметили необходимые военные мероприятия. Но как трудно будет раскачать тяжелую бюрократическую машину!

Приезжавший вчера из Петербурга Шангин откровенно говорил мне, что из всех новых кораблей только один «Суворов», строящийся на Балтийском заводе, находится в состоянии почти полной готовности, так как управление этого завода, пользуясь полной автономией, с самого начала войны, не дожидаясь распоряжений министерства, ввело экстренные работы и форсировало исполнение всех контрагентских заказов.

После перевода в Кронштадт на «Суворове» останется только навесить тяжелую бортовую броню, установить артиллерию в башнях и принять снабжение, так как нельзя провести броненосец Морским каналом с осадкой, превышающей 22 фута. Все работы на этом корабле и его испытания займут не более двух месяцев. Что же касается броненосцев «Бородино» и «Орел», то на окончание первого потребуется не менее четырех месяцев, а второго — еще более.

Если же уход 2-й эскадры задержится до готовности всех кораблей, включая и крейсера «Олег», «Жемчуг» и «Изумруд», то выход ее из Балтийского моря затянется до начала сентября или даже до середины осени.

Из старых кораблей в состав 2-й эскадры, кроме отряда Вирениуса, намечаются броненосцы «Сисой Великий», «Наварин» и броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» постройки 1887 г. Эти корабли возвратились из Тихого океана еще в 1902 г. для капитального ремонта и замены старой артиллерии, но за два

года Кронштадтский порт даже не успел приступить к работам по их перевооружению, и эти корабли принуждены будут идти назад в Тихий океан в том же состоянии, в каком пришли оттуда.

22 апреля. В училище начался период переходных экзаменов, а наш выпускной курс кораблестроителей должен, кроме того, провести защиту дипломных проектов. Поэтому я из училища никуда не выхожу и ежедневно засиживаюсь в проектировальном классе до 12 часов ночи.

Мой проект броненосного крейсера уже в основном закончен. Остается только условная раскраска чертежей и некоторые дополнительные детали проекта.

Защита назначена после всех выпускных экзаменов на 4 мая. 6 мая состоится производство, после чего всем новым кораблестроителям положено явиться по назначению и немедленно приступить к работе, так как по обстоятельствам военного времени отпуски по окончании училища отменены. Следовательно, и мне не придется побывать в Белгороде и повидаться с родителями перед началом новой главы в моей жизни.

Море уже очистилось от льда. В Кронштадтской гавани начинается пробуждение. На днях из Питера был прибуксирован Морским каналом первый из новых броненосцев «Князь Суворов» постройки Балтийского завода и поставлен во внутренней гавани у наружной стенки порта.

Этот броненосец будет флагманским кораблем 2-й Тихоокеанской эскадры, которая двинется на Восток под командованием адмирала Рожественского. «Бородино» и «Орел» также в ближайшие дни будут прибуксированы из Петербурга для навески бортовой брони, установки башен и артиллерии, а также для окончания всех внутренних работ.

Кронштадт в ближайшее время превратится в главный центр напряженной работы по подготовке к походу 2-й эскадры, на которую возлагается столь ответственная задача — изменить в пользу России весь ход войны на море.

Окончание войны может быть благоприятным для русского оружия только при условии овладения морским Дальневосточным театром, а наличный состав Тихоокеанского флота для этой цели уже явно недостаточен.

Поэтому все надежды и упования царского правительства возлагаются теперь на 2-ю эскадру, к которой должны будут присоединиться все корабли, уцелевшие к ее приходу в Артуре и Владивостоке.

Несомненно, посылка новой громадной эскадры в Тихий океан будет самым сложным предприятием русского Морского

министерства в эту войну. На организации такой грандиозной морской экспедиции должны будут сконцентрироваться все силы нашего флота, а результаты этого предприятия явятся экзаменом не только для его руководителей, но и для всей российской государственной системы.

5 мая. Наконец, кончилась вся экзаменационная горячка. Вчера состоялась защита наших проектов, на которой присутствовали специально приглашенные инженеры Кронштадтского порта. Вся наша группа в составе семи человек признана достойной производства и выпуска в состав корпуса корабельных инженеров флота. Мы получаем звание «младших помощников судостроителя» и являемся гражданскими чинами флота, как и морские врачи.

Напряженная работа последних месяцев пришла к концу, но возбуждение экзаменационного периода еще не остыло. Две последние ночи подряд мы совсем не ложились спать, просиживая над приведением в порядок своих проектов, а сегодня уже нечего делать.

Невольно тянет обратно в проектировальный класс, чтобы еще раз оглянуться на прожитые в стенах училища годы. В классе беспорядок после съемки проектов с чертежных досок. Валяются черновики, папки с проектами последних построенных кораблей, забытые справочники и учебные курсы.

Я собрал свои пособия, записки, атласы, которые заберу с собой для будущей работы и справок. Меня потянуло еще раз перелистать свои дневники и личные заметки, хранившиеся в одной из папок с чертежами крейсера «Баян», полученными из Франции.

Воспользуюсь свободным часом, чтобы отметить события последних дней.

Ход военных операций продолжает развиваться с логической последовательностью. За это время определилось направление японского наступления на суше под прикрытием флота, который надежно держит в своих руках морские коммуникационные линии.

Вылазки владивостокских крейсеров, несмотря на частичный успех, не могли изменить общего положения. Первая японская армия уже двинулась из Кореи и оттеснила передовые русские части в Маньчжурии, нанеся ряд чувствительных поражений на реке Ялу и под Вафангоу.

Теперь выявляется также план наступления на Артур с севера недавно переброшенной на транспортах второй японской армии. Наместник Алексеев был принужден покинуть Артур еще 22 апреля, так как японцы подступали к железнодорожной линии,

связывающей Артур с Мукденом. На посту командующего флотом он оставил контр-адмирала Витгефта впредь до прибытия на Восток адмирала Скрыдлова, который так затянул свой отъезд, что теперь, очевидно, в Артур уже не попадет и должен будет направиться во Владивосток к крейсерскому отряду.

Главный Морской штаб и наместник настаивают на срочном выходе флота из Артура, так как подходит благоприятный момент для прорыва Артурской эскадры во Владивосток. По имеющимся сведениям, ремонт поврежденных кораблей скоро будет закончен, и тогда Артурская эскадра сможет выйти в море даже более сильной, чем в первые дни войны.

Между тем японский флот в первый раз получил весьма тяжелый удар на море. Произошло это так. 1 мая в 10 милях от Артура наш минный транспорт-заградитель «Амур», пользуясь надвинувшейся полосой тумана, поставил минное заграждение на трассе, по которой обычно проходила японская броненосная эскадра, готовясь начать обстрел внутренней гавани Артура перекидным огнем. Эта операция была смело проведена «Амуром» почти на глазах у японских наблюдательных крейсеров.

На следующий день, 2 мая, появились 3 японских броненосца и прошли мимо крепости своим обычным маршрутом к позиции, откуда они вели перекидной огонь. Нарвавшись на линию минного заграждения, взорвались один за другим два броненосца. Первый, типа «Хатсузе» с тремя трубами, погиб от внутреннего взрыва, подобно нашему «Петропавловску», а второй, типа «Яшима», сначала подорвался и сильно накренился, был взят на буксир и уведен под конвоем других кораблей в море. По сообщениям иностранных газет, ночью во время штормовой погоды на пути к Японии он также затонул.

Кроме того, в ту же ночь, по сведениям, полученным через разведчиков, затонул быстроходный легкий крейсер «Иошино», получив удар тараном при столкновении с броненосным крейсером «Касуга».

По донесению Алексеева, взрыв на минном заграждении двух японских броненосцев произошел на глазах у всего Артура.

После гибели одного броненосца и подрыва другого в японском отряде поднялась паника, подобная той, какая охватила русскую эскадру после взрыва «Петропавловска». Оставшиеся неповрежденными корабли открыли беспорядочную стрельбу по воде. Третий броненосец успел застопорить машины и отошел от опасного места.

Однако наш флот не использовал благоприятного момента, чтобы завершить разгром всего отряда. Не ожидая удачи от операции, выполненной «Амуром», Витгефт не только не успел

заблаговременно вывести из внутренней гавани броненосцы и крейсера, но даже не выслал свои миноносцы под прикрытием «Новика» и «Аскольда» для атаки потерявшего голову неприятеля.

На этот раз японцы, приблизившись к Артуру с частью своего боевого флота, допустили чрезвычайную оплошность. Видимо, они были уверены в невозможности для наших кораблей выйти из гавани, так как получили неправильные сведения об удаче их последней, третьей по счету, большой блокадной операции. Ночью они бросили в проход сразу 10 грузовых пароходов, которые все были взорваны и затоплены охраной рейда. На этот раз наши догадались скрыть, что атака брандеров была удачно отражена, и не опубликовали по этому поводу победной реляции, а у японцев создалось убеждение, что выход из порта загромождён, и они перестали остерегаться внезапного выхода нашего флота в море.

Очевидно, массовая заградительная операция была проведена японцами, чтобы окончательно закупорить нашу эскадру во внутренней гавани на время крупной десантной операции японцев к северу от Артура в непосредственном районе возможных действий нашего флота, если бы он вышел в море. Но после гибели Макарова Артурская эскадра утратила дух активности и перешла к пассивной обороне.

По полученным последним письмам из Артура, сухопутный гарнизон крепости, возглавляемый генералом Стесселем, весьма враждебно настроен против флота и обвиняет его в бездействии, так что разлад между армией и моряками продолжает углубляться.

Между тем японская армия начинает развивать наступление на Артур с севера, а поэтому особенно важное значение приобретают согласованные действия сухопутных и морских сил.

Флот оправдывает свою пассивность необходимостью беречь силы для совместной с армией обороны крепости, а Стессель и военное командование считают, что назначение флота — действовать в море и лучшую помощь защите крепости флот окажет, покинув Артур, так как тогда последний потеряет интерес для японцев, которые задаются целью ликвидировать русские морские силы операциями с сухопутного фронта.

Сношения с Артуром по железной дороге уже прерваны, и сведения оттуда доходят только случайными путями с помощью китайских джонок и отдельных прорывов через кольцо блокады наших миноносцев, доставляющих донесения через ближайшие китайские порты.

6 мая. Сегодня после училищного парада был оглашен приказ о производстве семи воспитанников училища, закончивших

полный курс кораблестроительного отдела.

На параде присутствовал главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Бирилев. Окончившие курс молодые кораблестроители в полной парадной форме были выстроены отдельной шеренгой от остальных воспитанников училища.

Бирилев в речи сказал, какие задачи возлагает флот на новое поколение корабельных инженеров. Он рекомендовал нам внимательно изучать боевой опыт войны и воплощать его в новые строящиеся корабли. После этого поздравил с производством и затем лично ознакомился с нашими дипломными проектами, специально развешанными для обозрения в залах военно-морского музея училища.

Дольше других Бирилев остановился на моем проекте: он являлся прямым ответом на самый острый вопрос комплектации нашего Тихоокеанского флота, потому что давал оригинальный тип сильного броненосного крейсера, который противопоставлялся дивизии японских крейсеров. Таким образом, мой проект отвечал наиболее насущной потребности русского флота.

Бирилев особо заинтересовался моим подходом к выбору тактических заданий проекта, которые были мной разработаны еще летом 1903 г. в результате анализа состава сил русского и японского флотов и исходили из предвидения неизбежности вооруженного столкновения с Японией. Бирилев сделал дельное замечание по поводу принятого мной артиллерийского вооружения проектируемого крейсера. Одобрив установку 254-миллиметровых орудий в качестве главного артиллерийского вооружения, он, однако, высказал мнение, что принятие в качестве второго калибра 152-миллиметровых орудий не отвечает современной эволюции кораблестроения и он предпочел бы вместо многочисленных 152-миллиметровых орудий иметь меньшее число орудий 203-миллиметрового калибра.

Прощаясь, Бирилев сказал, что он назначит меня на достройку броненосца «Орел» для участия в снаряжении кораблей 2-й эскадры.

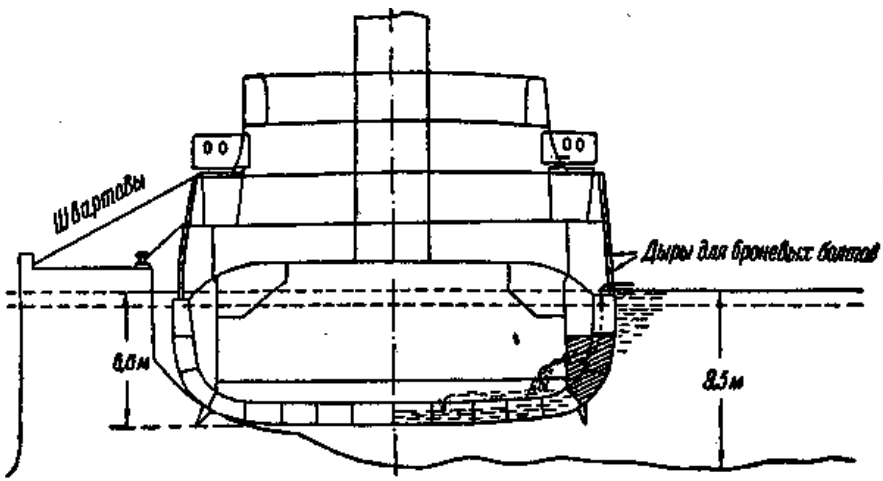
Часть вторая. Вооружение броненосца «Орел» в кронштадтском порту

Глава IX. Броненосец «Орел»

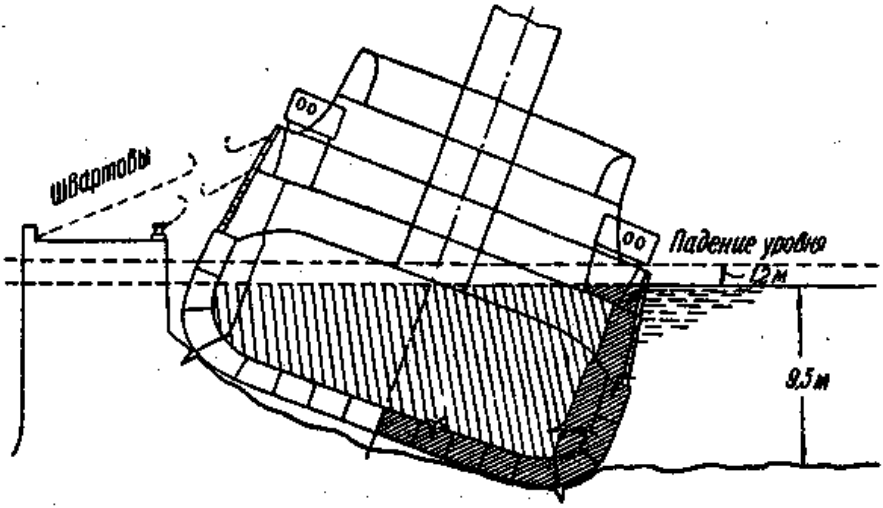
7 мая. Странные дела творятся в Кронштадтском порту. Броненосцы «Бородино» и «Орел» уже прибуксированы из Петербурга и поставлены во внутренней гавани для достройки и вооружения.

Еще восемь дней назад я с четвертого этажа окон проектировального класса обратил внимание на совершенно необычное положение броненосца «Орел», который стоял у наружной стенки порта с громадным креном в 30°. Первоначально у нас, корабельщиков-выпускников, возникло предположение, что броненосец накренен искусственно затоплением бортовых отделений для производства каких-либо подводных работ близ ватерлинии или для постановки плит поясной брони. Но вскоре, со слов инженеров, работавших на «Орле», стало известно, что броненосец в ночь после прихода его из Петербурга, по невыясненной причине, стремительно повалился на борт, причем лопнули все швартовы, завернутые за кнехты и палы на стенке, а левый борт вошел в воду настолько, что все порта 75-миллиметровых батарей оказались ниже ватерлинии. Вода заполнила внутренние отсеки корабля, так как все переборки были изрешечены отверстиями для трубопроводов, установка которых производилась по всему кораблю.

Уже десять дней идут работы по выпрямлению корабля, но до сих пор броненосец еще продолжает лежать на левом борту.



Положение броненосца «Орел» у стенки порта.



Затопление «Орла» через дыры броневых болтов.

А сегодня появился в утренних газетах приказ командира порта адмирала Бирилева. В приказе он едко высмеивает неразбериху на корабле, где никто никому не подчиняется и каждый предпринимает те меры, какие находит нужным по своему разумению. Судовой состав, строители корабля и Кронштадтский порт действуют вразброд: в то время как один из участников работ по выпрямлению броненосца затапливает отделения правого борта, другой осушает смежные отделения того же борта.

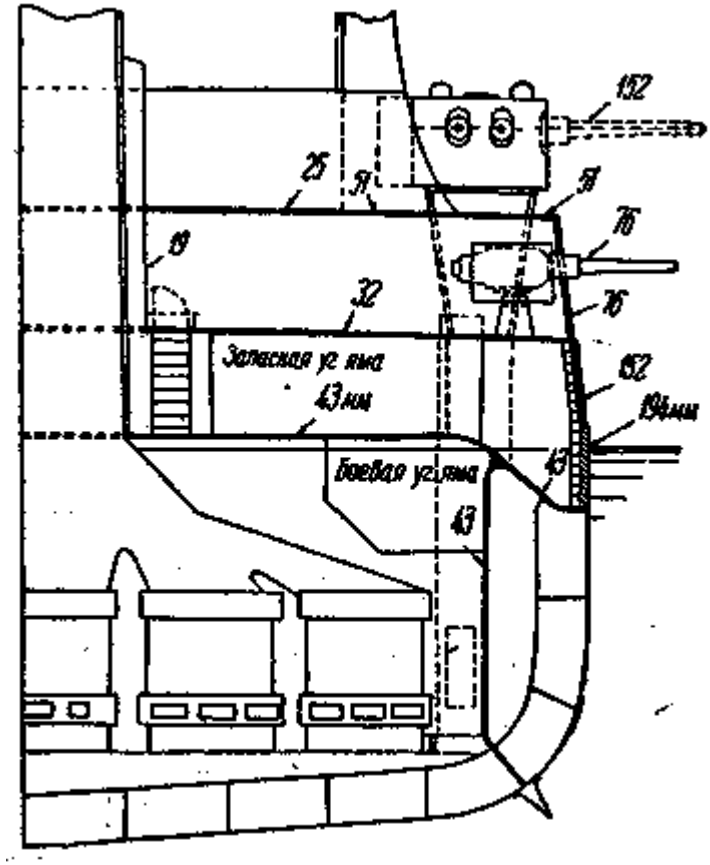
«Чтобы положить конец творящимся на корабле безобразиям, — гласит приказ Бирилева, — назначаю строителя корабля корабельного инженера Яковлева руководителем всех работ по подъему корабля с подчинением всех средств порта и судового состава».

Прохоров, который в качестве помощника строителя прибыл на «Орле» из Петербурга и находился на нем ночью во время аварии, рассказывал нам, что когда корабль внезапно повалился на борт, он упал с койки.

В этот момент с грохотом покатились сложенные на палубах вентиляционные трубы, ящики с моторами и прочие незакрепленные предметы, а затем через орудийные порта с шумом ворвалась вода, раскатилась по палубам и стала сверху каскадами затоплять нижние отделения. Все это происходило в полной темноте, никто не мог понять, что случилось, и, естественно, возникла паника.

Казалось, что корабль внезапно получил тяжелую минную пробоину и не затонул только потому, что уперся в неглубокое

дно гавани.



Мидель броненосца «Орел».

В Кронштадте по поводу аварии «Орла» распространились самые нелепые таинственные слухи. Конечно, некоторые догадливые люди высказывали подозрения, что это дело рук японцев, которые сумели проникнуть в порт и подкупить «злоумышленников», открывших подводные отверстия или выбивших несколько заклепок в подводной обшивке корабля.

Правда, это подозрение большого доверия не встречает. Сегодня командир порта отдал ряд специальных приказов об охране всех кораблей, гаваней и портовых сооружений, для чего введена система пропусков и прочие меры охраны.

По моему мнению, все дело объясняется просто каким-либо недосмотром и ротозейством. Вероятно, в связи с переводом корабля из Петербурга, при неорганизованности корабельного уклада морской жизни и наличии двух независимых хозяев — судового состава и строительной части Петербургского порта —

произошло случайное упущение, которое, однако, привело, без всякого злого умысла, к таким тяжелым последствиям.

Затопление «Орла» служит важной помехой делу снаряжения 2-й эскадры. Этот броненосец является наиболее отставшим по готовности из всего отряда новых кораблей, а следовательно, именно он будет задерживать выход всей эскадры.

Осушение, выпрямление и исправление повреждений, вызванных водой, потребуют лишнего времени и отдаляют срок боевой готовности корабля. Особенно приходится опасаться за состояние всех электромоторов и динамомашин, пробывших свыше двух недель погруженными в воду. Их придется снимать, просушивать и проверять, а может быть, даже исправлять изоляцию или заменять обмотку. Все эти дополнительные непредвиденные работы потребуют от одного до полутора месяцев добавочного времени.

Вчера, наконец, я вступил в исполнение обязанностей помощника строителя броненосца «Орел». Как я и опасался, с моим назначением произошла путаница. Приказом командира Петербургского порта я первоначально был назначен на достройку крейсера «Олег», но Бирилев одновременно отдал свой приказ по Кронштадтскому порту и назначил меня на постройку «Орла».

Главный корабельный инженер Петербургского порта Скворцов не стал возражать против моего назначения на «Орел», и поэтому вчера я явился в распоряжение строителя «Орла», Михаила Карловича Яковлева.

Я застал его на корабле в рваном пальто, обвязанном обрывком веревки, в засаленной фуражке, вымазанной суриком. Он бегал по кораблю в сопровождении группы чеканщиков и отдавал последние распоряжения по приведению корабля в нормальный вид. Уже 9 мая корабль был поставлен в вертикальное положение. Из всех отделений шла откачка остатков накопившейся воды, проверка горловин, крышек и клапанов.

На корабль приезжал Бирилев и благодарил строителя за энергию и правильное проведение плана работ. Действительно, «Михал Карлыч», как звали Яковлева мастеровые, не ложился спать со времени аварии. Он по пояс в воде лазил в темноте по отделениям, проверял клапана, клинкеты и крышки горловин, наметил план операций по выпрямлению, сам проделал все расчеты и затем в два дня реализовал выработанную им программу.

Когда я попал на корабль, уже заканчивались последние работы по осушке отделений. Все палубы броненосца были

загромождены бесчисленными отливными шлангами. По откачке воды работало несколько портовых буксиров, так как корабельные насосы не могли быть пущены за отсутствием пара в котлах.

Михаил Карлович сразу узнал меня, так как два предыдущих летних периода я у него работал на практике.

Я оказался самым младшим из инженеров и должен был от старших перенять всю премудрость ведения дел по установленным канцелярским формам. Мне вовсе не улыбалась перспектива канцелярской работы, и я стремился сразу войти в курс дел по достройке броненосца.

С прошлого сентября оборудование корабля продвинулось вперед весьма значительно, но все-таки объем невыполненных работ меня ужаснул. Зная наши канцелярские порядки, формальные трудности и в особенности учитывая полную оторванность корабля от завода, я не представлял себе, как можно выполнить всю оставшуюся работу за три месяца — к середине августа, т. е. к сроку, назначенному командующим эскадрой адмиралом Рожественским.

Строитель возложил на меня испытание водонепроницаемости всех отделений наливом воды под установленным давлением, приведение в исправное состояние всех главных переборок и внутреннего дна, а затем пробу водой верхних коридоров позади поясной брони и установку плит главного пояса. В мое распоряжение поступал весь чеканный и клепальный цех, а также такелажники.

Я нашел чеканщиков на берегу во время обеденного перерыва. Ими заведовал мастер Комаров, которого я хорошо знал еще с прошлого года. Среди чеканщиков я встретил несколько старых знакомых и сейчас же вступил с ними в беседу о корабле. Все окружили меня и передавали впечатления от аварии с «Орлом», рассказывали о том, какие трудности пришлось преодолевать во время борьбы с водой, затопившей незаконченный броненосец. Жаловались на «портовские порядки», на необорудованность Кронштадта для напряженных работ, на отсутствие кладовых, на нехватку материалов и инструмента и прочее.

С первых шагов самостоятельной работы мне пришлось убедиться в том, как устарелая казенная организация судостроения на наших адмиралтейских заводах и в портах мало отвечает современным требованиям сложных работ, что еще острее ощущается в условиях военного времени.

Всякому непредубежденному наблюдателю становилось ясно, что система управления казенными заводами не помогает работе,

а заставляет искать способов обойти эти формальные порядки, на что приходится затрачивать массу времени и усилий. Дело постройки и вооружения кораблей идет кое-как, подчиняясь слепой инерции. В нем нет единой направляющей и руководящей воли.

28 мая. Две недели назад я, наконец, устроился в Кронштадте, наняв две меблированные комнатки вблизи порта. Первое время меня приютил у себя на квартире наш преподаватель инженер Невражин, которого я постоянно посещал еще воспитанником училища и был дружен со всей его семьей.

Моей хозяйкой в Кронштадте оказалась жена инженер-механика с броненосца «Наварин», включенного в состав 2-й эскадры. «Наварин» уже начал кампанию, поднял флаг и вытянулся на Большой рейд, а потому сам хозяин дома не жил и только наезжал в свободные дни.

Итак, без больших хлопот я обзавелся временным собственным пристанищем и начал самостоятельную жизнь. Я быстро привык к своим маленьким комнаткам, в них удобно работать, так как в квартире абсолютная тишина.

Служба сразу заполнила все мое время, даже в праздничные дни я занят на постройке до 2 часов. В будни работа идет без перерыва днем и ночью. Я занят на корабле с 8 утра до 11 часов вечера, а через два дня в третий должен оставаться на ночное дежурство до 5 часов утра.

В ненормальной кронштадтской обстановке работы на корабле идут крайне хаотично в отрыве от завода. Для связи с Петербургом приходится ежедневно посылать из Кронштадта прикрепленный к «Орлу» буксир «Охту» с группой сборщиков и с незаконченными изделиями, требующими применения заводских станков, молотов и оборудования. А в Кронштадте «Охта» постоянно нужна для передвижения барж около строительства и для подвода к борту броненосца двух несамоходных кранов, подающих на палубу грузы и изделия.

Я уже обследовал весь корабль и точно знаю состояние его трюмов. Моя новая рабочая тужурка достаточно пострадала от постоянных спусков через узкие горловины в бортовые отсеки и междудонные отделения.

Недавно на корабль внезапно приехал Бирилев и потребовал, чтобы я провел его в нижний отсек, подготовленный для испытания давлением воды.

В сопровождении целой свиты Бирилев пролез вниз через две горловины в броневых палубах, спустился по скобам и расположился на внутреннем дне, приказав мне налить водой смежное отделение, чтобы убедиться в исправности и прочности

продольной броневой переборки, защищающей все нижние трюмы.

Испытания прошли благополучно. Только в одном месте оказалась незаклепанная дыра, которую чеканщики успели заткнуть деревянной пробкой.

Мне пришлось давать Бирилеву объяснения по поводу новой конструкции корпуса, примененной на всех броненосцах типа «Бородино» для защиты от подводных повреждений. Впервые в русском флоте была введена продольная бортовая броневая переборка толщиной 45 миллиметров, защищавшая на протяжении 3/4 длины корабля все отделения его подводной части, в которых были размещены механизмы и бомбовые погреба.

Наличие этой броневой переборки спасло в свое время броненосец «Цесаревич», получивший в Артуре торпедную пробоину. Переборка отстояла от наружной обшивки на 2 метра и на этом расстоянии от центра подводного взрыва выдерживала удар газов при минном и торпедном попадании.

Бирилев был удовлетворен ходом работ и моими объяснениями. Вообще после посещения Инженерного училища и просмотра моего дипломного проекта он благоволит ко мне, добился моего назначения на «Орел» и считает себя моим покровителем и наставником в морской службе.

Приходя на корабль, он всегда вызывает меня сопровождать его по кораблю. При обходе всех палуб «Орла» он в присутствии командира, строителя и разного портового начальства любит поучать меня, высказывая с апломбом свои мнения о разных конструктивных недостатках броненосца.

Его ежедневные посещения корабля в сопровождении большой свиты чинов всех рангов, затягивавшиеся иногда на 2–3 часа и получившие среди мастеровых меткое название «собачья свадьба», начинают прерывать нормальный ход работы, отвлекая ответственных людей от срочных дел. Все инженеры и многие мастера в это время не могут заниматься своими прямыми обязанностями; приходится прерывать стук, чтобы превосходительное начальство могло говорить и получать ответы на заданные вопросы.

Однажды Бирилев спросил меня: «Почему многие работы нерационально ведутся вручную, когда можно было бы воспользоваться станками и средствами Кронштадтского Пароходного завода?»

Я охарактеризовал трудности сношений при постройке корабля, принадлежащего к Петербургскому порту, с заводом, входящим в ведение другого порта.

Бирилев обещал принять меры к упрощению формальностей, но тут же заметил, что, очевидно, это не исчерпывает всех помех в работе и, наверное, есть еще много других ненормальностей.

Главный инженер Скворцов, присутствовавший при разговоре, воспользовался этим моментом и откровенно заявил Бирилеву, что постройку корабля невозможно правильно организовать в тех ненормальных условиях, которые на каждом шагу парализуют работу казенных адмиралтейских заводов.

Тогда Бирилев сказал, что созовет большое совещание для обсуждения всех организационных помех в работе, и поручил Скворцову представить по этому вопросу разработанные предложения.

Число мастеровых на постройке «Орла» непрерывно растет за счет подкреплений, присылаемых Петербургским портом. Но вместе с тем растут и трудности организации работ широким фронтом из-за недостатка материалов, инструмента и технических средств в Кронштадтском порту, не приспособленном для одновременного вооружения большого числа крупных кораблей.

Участились и разные административные недоразумения, отнимающие у строителей много времени при разрешении возникающих мелких конфликтов. На днях по вине бухгалтерии Петербургского порта на «Орле» чуть не возникла форменная забастовка рабочих.

В четверг перед субботней получкой строителю корабля была прислана бумага за подписью главного бухгалтера Петербургского порта, в которой предлагалось довести до сведения рабочих следующее:

«Очередная оплата экстренных работ будет задержана, так как, вследствие быстрого роста числа занятых рабочих, бухгалтерия не успела провести через журналы записи по экстренным и ночным работам».

В пятницу, при разводке фронта на утренней перекличке, мастеровым была прочитана эта бумага. Все заволновались. Лучшие и наиболее надежные рабочие по настоянию инженеров последнее время оставались работать только в ночной смене и, следовательно, им ничего не причиталось бы получить в очередную получку. Мастеровые не пожелали идти на работу и потребовали к себе строителя, заявив, что с этого дня прекращают работы в сверхурочное и ночное время. Это совершенно нарушило бы ход работ и план постройки.

Строителю удалось успокоить рабочих обещанием немедленно отправиться в Петербург и уладить возникшее недоразумение. Он затратил на это целый день, но добился,

чтобы бухгалтерия порта не задерживала полной выплаты заработка командированным в Кронштадт. Вчера очередная выплата заработка состоялась сполна, но по ведомости строительства, а не по расчетным книжкам, как полагалось, и рабочие успокоились.

Между тем командир «Орла» подал рапорт Бирилеву, что среди рабочих «Орла» произошел «бунт», который, конечно, окажет самое вредное влияние на команду броненосца. Возник даже вопрос о «применении вооруженной силы к бунтовщикам».

Громадные затруднения административного порядка возникают при пересылке рабочих с петербургских заводов в Кронштадт. Каждый мастеровой, поступая в порт, отдает свой паспорт в портовую контору и получает от бухгалтерии ярлык и расчетную книжку.

При переезде в Кронштадт первый вопрос каждого хозяина — есть ли паспорт для прописки? Мастеровой обещает достать его из канцелярии строительства, прося хоть временно пустить его на квартиру. Однако выясняется, что паспорт канцелярией из Петербурга еще не получен.

Начинается неизбежная канитель: мастерового гонят с квартиры сначала хозяин, затем дворник и, наконец, полиция. Он мечется то в участок, то в канцелярию. Наконец, идет с жалобой к инженеру.

Кончается тем, что мастеровой получает «отпуск» для личной поездки в Петербург на розыски своего блуждающего паспорта. Измученный длительными мытарствами, он с радостью хватается за этот выход из затруднительного положения и едет даже за свой счет, лишь бы скорее вырваться из опутавшей его административной волокиты. Легко себе представить, сколько дорогих рабочих часов пропадает зря на всю эту бестолочь.

Но главные затруднения заключаются в полной хозяйственной несамостоятельности строителя корабля. Он не имеет никаких подотчетных сумм и не может заключать даже мелкие договоры на производство контрагентских работ с частными поставщиками, не может приобретать из торговых предприятий готовые изделия и материалы. На всякий расход надо иметь обоснованное «требование» в хозяйственную комиссию порта, заседающую в Петербурге. Она одна имеет право оформлять все заказы и делать покупку готовых изделий и материалов.

Часто бывали случаи, когда инженер, измучившись ожиданием пустячного заказа, давал мастеровому 5–10 рублей из своего кармана и посылал его в лавку за гвоздями, шурупами или дверным замком для кладовой. На все эти мелкие затруднения

разменивалась энергия и уходило дорогое время, столь нужное для руководства неотложными работами.

8 июня. В столкновении с жизнью и условиями работы, сложившимися на протяжении десятилетий в окаменевшую систему, мне пришлось убедиться, что один человек не в силах изменить общий уклад дела, освященный традициями предшествующих поколений. Все благие стремления разбиваются о непреодолимую преграду установившегося казенного формализма.

Бирилев, на которого возложено руководство снаряжением 2-й эскадры, уже говорит, что «Орел» задержит уход подкреплений пострадавшему Тихоокеанскому флоту.

Недавно посетил корабль и адмирал Рожественский. Ознакомившись с состоянием «Орла» и выслушав доклад командира, он презрительно изрек, что при таком темпе работ нечего и думать о возможности ухода «Орла» со всей эскадрой. По его словам, строители, очевидно, не желают понимать важность возложенной на них государственной задачи.

Отсутствие необходимого оборудования в Кронштадте у места стоянки корабля, недостаток опытных рабочих и запаса расходных материалов, а в особенности — медленное прохождение всех новых вопросов по бюрократическим инстанциям превращают ход постройки в стихийный процесс, который движется сам собою, независимо от воли и желания руководителей. Трудность положения осложняется еще тем, что «Орел» серьезно пострадал от затопления.

У всех участников работы создается единодушное убеждение, что дольше так вести дело невозможно. Надо ломать систему управления, являющуюся не основой организации работы, а главным ее тормозом.

Какая ирония судьбы! Архаический патриархальный государственный порядок — в опасности. Ему наносят удары извне и изнутри, а он для спасения от угрожающих ему потрясений должен искать выхода в индивидуальной инициативе, которая помогла бы преодолеть слепую инерцию его аппарата управления.

Несомненно, аналогичное положение наглядно вскрылось и в Артуре с первых же дней войны. Во главе флота не было человека, способного подняться над мертвым формализмом, готового смело перешагнуть через устаревшую рутину и отбросить ее как помеху боевым задачам. Флот оказался «стадом без пастыря». Но явился Макаров, и его смелая энергия на время все оживила. Однако и Макаров немедленно столкнулся со всей системой управления флотом и еще до своей гибели был принужден несколько раз

ставить вопрос «о доверии» при своих столкновениях в качестве командующего действующим флотом с наместником, морским министром, Главным Морским штабом и прочими вышестоящими инстанциями.

Только теперь начинает вскрываться, как мало, в сущности, было оказано ему поддержки в Петербурге. Он решительно отстаивал свое право назначать командиров отрядов и кораблей, вырабатывать свой план операций, вводить свои новые инструкции применительно к обстановке военного времени, хотя бы и вразрез с действующим Морским уставом.

Главный Морской штаб отказал Макарову издать его труд по морской тактике «за отсутствием кредитов». Все новые предложения Макарова в Петербурге «под шпилем» встречались «в штыки». Макаров был выдвинут правительством на пост «героя» и должен был совершить «чудо», которого от него ждали и требовали. Когда Макаров трагически погиб, его обвиняют в легкомыслии.

10 июня. Всего месяц пролетел со времени моего вступления на действительную службу во флоте, а мне уже кажется, что я стал старше на 10 лет — так обогатился мой жизненный опыт.

Я уже не посторонний наблюдатель событий, не случайный временный «практикант», а ответственный участник большой работы, винтик в общем сложном механизме. Круг моих обязанностей непрерывно растет. У меня уже есть до 300 человек подчиненных рабочих, несколько цехов, за работу которых я отвечаю. Одновременно появилось до сотни начальников разных рангов, с указаниями и требованиями которых я так или иначе должен постоянно считаться. Таким образом, я сразу оказался между молотом и наковальней и должен лавировать между этими двумя сталкивающимися и враждебными лагерями.

Но сейчас нет напряженного положения. Ни та, ни другая сторона не собирается переходит в наступление. Начальство, чувствуя свою зависимость от труда рабочих, не задается целью «скрутить рабочую массу в бараний рог».

У него на первом плане другая забота: скорее сбыть с рук злополучную эскадру. Поэтому оно готово идти на всякий сговор, поблажки и даже уступки, чтобы избежать конфликтов, грозящих задержкой в ходе работ.

Со своей стороны, и рабочие склонны использовать благоприятную конъюнктуру и подработать «детишкам на молочишко». Но при всем том в их настроениях неуловимо чувствуется массовая сплоченность и солидарность. Как будто у них нет ни союзов, ни партий, ни вожаков, а тем не менее невидимыми путями мгновенно формируется общее настроение и

выносятся массовые решения, которые для всех становятся обязательными.

Да, с прошлого года принцип солидарности рабочей массы далеко шагнул вперед также и в среде наших портовых рабочих на адмиралтейских заводах. Теперь уже не так легко раздробить этот фронт, используя групповые и личные интересы. Классовая сплоченность рабочей массы определенно выросла.

К нам, молодым инженерам с узким погоном и военной кокардой на фуражке, отношение рабочих достаточно доверчивое и доброжелательное. Они знают, что мы их не подведем, им понятны все трудности нашего положения, и они охотно идут нам навстречу.

Иногда во время ночного дежурства я спускаюсь по скобам в бортовой отсек, когда стрелка часов уже приближается к трем, чтобы проверить, как продвигается порученная мне работа по восстановлению водонепроницаемости переборок и днища. Застаю «теплую» компанию: чеканщики, клепальщики и плотники сидят на ящиках с заклепками или на деревянных чурбаках. Одни курят, балагуря, а кое-кто уже примостился в темном углу, подложив куртку, и мирно похрапывает.

Только дежурный чеканщик для отвода глаз лениво колотит из своего пневматического «пулемета» в броневую переборку и поднимает достаточно шума, чтобы наполнить им корабль и создать впечатление идущей ночной работы.

По правилам, я должен записать номера всех виновных в нарушении правил работы и доложить строителю. На них за раннее прекращение работ будет наложен штраф. А они уже отработали с 8 часов вечера почти всю ночь.

Я спускаюсь по стремянке вниз мимо этого мирного заседания, ничего не говоря. Слышу сзади себя шопот: «Помощник», и все нехотя делают вид, что заняты работой: выбирают заклепки из ящика.

Когда я поднимаюсь обратно из темной дыры нижнего отсека на промежуточную платформу, где идет работа, меня, наконец, узнают и успокаиваются.

Я подсаживаюсь и иронически замечаю: «Ну, что, уже пошабашили? Рановато, еще три часа до смены». Добродушные улыбки, желание свести инцидент к шутке: «У нас часов нет, устали. Вот старшой и пошел на берег справиться, да и пропал, а мы его ждем. Спасибо, что вы сказали. Часы так тянутся. Замучились».

При более надежном подборе хорошо знакомой бригады пробую иногда заговорить на злободневные темы.

Спрашиваю: «Ну, как дела? Кончим броненосец к сроку? Ведь

там в Артуре наши ждут — не дождутся помощи».

Отвечают:

«Кончить-то кончим. Да что толку-то? Все равно японцы и этих побьют. Вот народ-то уж очень жалко».

Постепенно, чем глубже я вхожу в рабочую среду, мне все становится яснее, какими невидимыми нитями связана между собой рабочая масса.

В жизни портовых рабочих сейчас особую роль играют самобытные землячества. Профессии делятся по губерниям, а артели — по уездам, волостям и даже деревням. Так, сборщики комплектуются главным образом из Тверской и Новгородской губерний, плотники — из Псковской, котельщики — из Ярославской и Костромской, конопатчики и такелажники — из Нижегородской.

Когда нужно пополнить набор новой партии рабочих для расширения работ, достаточно сказать «старшому», бригадиру или указателю. Тот передает сведение своей артели, а оттуда полетят открытки на родину: «Есть, мол, работенка, можно подработать», и через 2–3 недели, а то и раньше, начинают прибывать из провинции новые «землячки», с мешками и котомками за плечами и с традиционными деревянными крашеными сундучками.

Часто и без вызова то тот, то другой из старых мастеровых приводит к воротам порта своего кума или брата, просит инженера поставить его «на дело», а то в деревне сейчас трудно, заработков нет, «землицы нехватка».

Поэтому каждая бригада, когда в ней подробно разберешься, зачастую оказывается целым семейством, а то и в полном смысле древним «родом». «Старшой» — опытный сборщик и старый корабельщик с окладистой, уже седеющей бородой, а около него обучаются сынки, племяши и зятьки, а то и внучата.

Отсюда ведет начало круговая порука, профессиональное обучение и даже дисциплина внутри бригады. Стоит только старшому прикрикнуть на зазевавшегося или балующего рабочего из подручных — и вся бригада сразу присмиреет. А когда нужно заявить какую-либо претензию, то достаточно «старшим» сговориться между собой, и дело кончено: всеобщая поддержка им обеспечена.

Что касается указателей и мастеров, то они уже пребывают на положении «администрации», но, по существу дела, тоже держат руку рабочих, хотя и маскируют это, делая вид, что и рады бы угодить начальству, да «как бы чего-нибудь не вышло»: «Уж лучше уступить кое в чем рабочим и кончить дело миром».

Через мастеров обыкновенно ведутся предварительные

«дипломатические» переговоры с рабочей массой, когда надо провести какие-либо мероприятия, затрагивающие порядок работы, рабочие часы или условия оплаты.

На адмиралтейских заводах преобладает тип пришлых сезонных рабочих, связанных корнями с жизнью деревни губерний, смежных с Петербургом.

Что же касается Балтийского, Невского и Франко-Русского заводов с их механическими, ковочными и литейными цехами, то на них уже сложился контингент настоящих городских пролетариев — высококвалифицированных токарей, монтажных слесарей, литейщиков, модельщиков и кузнецов. Именно среди этой части рабочих нам, корабельщикам, во время летней училищной практики удавалось делать первые шаги политической пропаганды, распространять нелегальную литературу.

В Кронштадте вокруг меня — пришлый, часто сменяющийся народ. Присматриваюсь к рабочим, с которыми мне приходится соприкасаться, и пока не нахожу никого, с кем можно было бы смело заговорить. В моем положении это стало много труднее, чем в матросской форме воспитанника Инженерного училища, потому что офицерская кокарда на фуражке и военные погоны сразу устанавливают дистанцию с рабочими.

Поэтому приходится искать новых путей к сближению с передовыми представителями рабочей массы. Пока я вынужден довольствоваться общим доверием массы, без определенных личных связей, а для тесных товарищеских отношений остается ждать более благоприятного случая.

11 июня. Вчера, наконец, состоялось на «Орле» расширенное техническое совещание под председательством адмирала Бирилева, посвященное организации вооружения кораблей 2-й эскадры и предполагаемому сроку окончания работ.

Участвовали высшие чины флота, адмирал Рожественский, командиры и старшие специалисты вооружаемых кораблей, главные инженеры Петербургского и Кронштадтского портов, а также строители кораблей и их помощники. Ввиду важной роли, какую играл вопрос о готовности «Орла», на совещание был вызван весь состав инженеров, руководящих работами на нем, благодаря чему попал и я.

Совещание происходило в адмиральском помещении броненосца «Орел», где собралось до 50 человек участников всех рангов. Бирилев объявил, что совещание созвано им по настоянию командующего эскадрой, желающего точно знать, на какие корабли, в каком состоянии и к какому сроку он может рассчитывать.

Особенные опасения вызывают броненосец «Орел», транспорт-мастерская «Камчатка» и крейсера «Олег», «Жемчуг» и «Изумруд», которые достраиваются в Петербурге на Адмиралтейском и Невском заводах.

На основании этого Бирилев поставил главному инженеру Петербургского порта Скворцову вопрос, может ли командующий эскадрой наверняка рассчитывать на присоединение всех названных кораблей к уходящей эскадре до середины сентября, хотя бы и не с полной готовностью всех внутренних устройств, но во всяком случае в годном для похода и боя состоянии.

В ответ на этот вопрос Скворцов откровенно нарисовал неприкрашенную картину тех порядков, от которых.зависел в сложившихся условиях ход работ. В заключение он сделал официальное заявление, что технически считает выполнение работ по приведению всех кораблей в боевую готовность вполне осуществимым, но при соблюдении ряда условий, которые должны развязать руки строителям и предоставить в их распоряжение необходимые технические и материальные средства.

В ответ Бирилев предложил Скворцову высказаться вполне откровенно, не стесняясь характером мероприятий, и заявил, что он имеет от самого царя полномочия провести в законодательном порядке все необходимые распоряжения, даже если потребуется серьезная ломка установленных порядков.

Скворцов на это обращение выступил с расширенным докладом, в котором ярко, на фактах нарисовал картину постановки судостроения на казенных адмиралтействах.

Еще в прошлом столетии была создана адмиралом Верховским для адмиралтейских заводов совершенно архаическая система управления судостроительными предприятиями, которая сохранилась почти без изменения и до настоящего времени. Она основана на полном лишении всей судостроительной части технической и хозяйственной самостоятельности.

Строители кораблей, руководя работами по сооружению броненосцев и крейсеров стоимостью до 15 миллионов, не имеют права расходования сумм на 3 рубля и принуждены посылать требования в хозяйственную часть порта на такие, например, материалы, как гвозди, свечи, мыло и электрические лампочки.

Второе обстоятельство, парализующее ход работ по вооружению кораблей в Кронштадте, — полная неприспособленность главной базы флота к сложным судостроительным работам по достройке современных больших броненосных кораблей.

Броненосцы переведены из Петербурга, оторваны от своих

заводов и брошены на произвол судьбы у пустых стенок Кронштадтского порта. Сношения с Кронштадтским пароходным заводом, не подчиненным Петербургскому порту, затруднены до крайности. Так, единственный буксир, обслуживающий «Орел», — «Охта» принужден каждые три дня уходить на сутки в Петербург за углем, ибо он приписан к Петербургскому порту и не может получить угля в Кронштадте. А это заставляет прерывать важные работы по постановке бортовой брони.

Не хватает квалифицированных рабочих. На корабль требуется 1300 человек, а пока удалось привлечь только 750. Надо срочно взять людей с других заводов, прекратить постройку кораблей, не включенных в состав эскадры.

Строителям должно быть предоставлено право заключать договоры с частными контрагентами и субподрядчиками на производство специальных работ и на доставку срочных материалов и изделий.

Необходимо немедленно подвести к «Орлу» пловучую мастерскую, оборудовав на ней пневматическую установку для клепки, сверловки и чеканки, дать два пловучих крана для постановки броневых плит; за отсутствием на стенках порта приспособленных материальных кладовых предоставить строителю «Орла» 3–4 баржи для хранения и складывания материалов и изделий.

Наконец, не надо раздражать рабочих неправильными действиями, что недавно имело место на «Орле» из-за неповоротливости бухгалтерии С.-Петербургского порта, не считающейся с условиями работы в военное время.

Скворцов затронул еще одну тему, которую он назвал «весьма щекотливой». Он указал на излишнее обострение отношений между инженерным составом, ведущим постройку, и командирами кораблей, личным составом офицеров и команд.

На кораблях слишком рано начата кампания — еще до их готовности для организации судовой службы. Между тем невозможно без трений совместить два режима: заводской работы и правильной судовой службы в соответствии с Морским уставом.

Судовые команды обедают в 11 часов, а у заводских рабочих обеденный перерыв в 12 часов. На всех броненосцах перед 11 часами спускаются подвесные столы и расставляются скамейки, команда получает обед, а рабочие лишаются возможности проходить через верхнюю и батарейную палубы, по которым идет все внутреннее сообщение.

Мне еще не приходилось слышать такой резкой критики российских порядков, сложившихся в казенных адмиралтействах. При всем том я хорошо знал, что и Скворцов и все другие

присутствующие специалисты и командный состав придерживаются самых крайних, реакционных взглядов в вопросах государственного управления. Протест против бюрократизма, парализующего столь важную отрасль, как военное судостроение, прекрасно уживается в тех же головах с самыми ретроградными взглядами на устои политической власти в государстве.

Безотрадная картина общего положения дела судостроения, ярко нарисованная Скворцовым, вызвала со стороны Бирилева едкую реплику:

— Бедная Россия! Что за удивительный она имеет флот! У него есть прекрасные моряки — и нет сплоченного личного состава флота, есть талантливые инженеры, но нет корпуса корабельных инженеров!

Я слушал Бирилева и невольно хотел продолжить его слова: «Да! Бедная и удивительная страна! У нее есть замечательные общественные деятели, но задушено общественное мнение; есть великие ученые, но в цепях наука; есть самоотверженные патриоты с пылким сердцем — и нет свободы для национального чувства. Очевидно, проклятие тяготеет не только над флотом, но убивает и всякое начало единения. Что же это за заколдованное царство, где люди так одарены индивидуальными талантами, а никакое государственное дело не ладится? Где же скрывается эта разъединяющая, дьявольская сила, убивающая всякое общенародное дело?»

Когда Скворцов затронул вопрос о происшедших волнениях среди рабочих из-за выплаты заработка, то Бирилев заявил, что случай на «Орле» поставил его в крайне затруднительное положение: при возникновении беспорядков из-за задержки выплаты заработка он не чувствовал бы себя вправе применить для их подавления военную силу. Требования рабочих были вполне справедливы и законны, и они добивались только того, на что имели полное право.

— Между тем, — добавил Бирилев, — если бы произошли волнения на политической почве, то я спокойно разделался бы с ними оружием и после этого пошел бы обедать без всяких угрызений совести.

Бирилев задал вопрос о возможности злого умысла со стороны рабочих, приведшего к затоплению «Орла».

Скворцов категорически заявил, что причину аварии броненосца можно теперь считать установленной вполне точно. Корабль тщательно осмотрен, и никаких следов наружных повреждений нигде не обнаружено. Трубопроводы также оказались в полной исправности. Объяснения происшедшей

аварии целиком надо искать в иной плоскости, не связанной с действиями лиц, причастных к его постройке.

Ночью по приходе корабля наблюдалось необычное для Кронштадта падение уровня воды в Финском заливе — на 4 фута ниже ординара. Это произошло в связи с сильным циклоном в южной части Балтийского моря, вызвавшим угон воды с севера на юг.

Броненосец «Орел», опустившись, сел правым бортом и боковым килем на откос, образовавшийся за долгие годы у стенки порта, а под левым бортом оставалась достаточная глубина под днищем. По мере спада воды корабль кренился, пока позволяли швартовы. Но при этом левый борт опустился на 3 фута и вошли в воду верхние дыры для броневых болтов, оставленные на ночь открытыми для начала постановки брони с наступлением утра. За ночь через незакрытые дыры заполнились водой верхние коридоры позади брони. Когда накопилась достаточная кренящая сила, то швартовы, завернутые за палы на берегу, лопнули и корабль внезапно повалился.

Это объяснение рассеяло тревогу и опасения, что на корабле или в порту скрываются злоумышленники или японские агенты.

После краткого обсуждения предложенных Скворцовым мероприятий Бирилев признал их необходимость и полную возможность осуществить всю намеченную программу.

В заключение адмирал Бирилев призвал всех присутствующих «забыть об имевших место трениях, отбросить личные счеты, ввиду трудностей предстоящей громадной работы, и дружно взяться за дело, не склоняясь перед формальными препятствиями».

Итак, как только наступил серьезный, чтобы сдвинуть дело с мертвой точки, момент, потребовалось ломать всю налаженную «систему». И все экстренные меры сводились не к каким-либо чрезвычайным нововведениям, а к простому отказу от освященных традициями служебных форм. Старая административная машина кое-как скрипела, пока жизнь шла «помаленьку да полегоньку», но она сразу же затрещала под напором повелительных требований военного времени.

Картина, которая так наглядно вскрывается теперь в обстановке снаряжения 2-й эскадры, ничем не отличается от положения дел и во всех других отраслях государственного управления.

И чем более грозные события будут развертываться, тем катастрофичнее должны будут сказываться последствия разложения одряхлевшей государственной системы.

20 июня. Работа поглощает все мое время, а круг моих

обязанностей быстро расширяется. Я уже заканчиваю приведение в порядок непроницаемости всех отделений трюмов под верхней броневой палубой, а также проверку водяных систем. Теперь занят креплением поясной брони и перехожу к установке оборудования верхних помещений.

Наш старый строитель Яковлев настолько устал после подъема корабля и под влиянием непрерывной борьбы с бюрократической путаницей, что подал прошение освободить его от руководства постройкой. На место Яковлева назначен его бывший старший помощник Владимир Павлович Лебедев.

Этот молодец еще не уходился и сохранил неукротимую энергию: шумит, ругается так, что барышни в канцелярии сначала краснели, а теперь делают вид, что не понимают «технической терминологии». Он не любит откладывать никаких решений, дает ответы на все вопросы немедленно и все дела кончает «в два счета».

Мне он сразу предоставил полную свободу действий, и теперь ведение всех работ на корабле легло на меня и Прохорова. На себя же Лебедев взял все внешние сношения: проталкивает контрагентские заказы, решает новые технические вопросы, распутывает недоразумения с личным составом корабля и обеспечивает выполнение работ всеми необходимыми материалами.

Совещание на «Орле» под председательством Бирилева, наконец, очистило сгустившуюся атмосферу. Он с должной энергией успел провести все намеченные мероприятия по-военному, провел через высшие учреждения министерства все решения. И мы теперь своими глазами видим, что дело заметно двинулось вперед. Явилась надежда на окончание корабля к началу сентября.

На броненосце работает около 1200 человек от завода да свыше 400 человек от контрагентов по механизмам, артиллерии и внутреннему оборудованию. Не менее 100 человек специалистов из судовой команды также взято на работу наравне с нашими заводскими рабочими за плату, что сразу рассеяло существовавший антагонизм между командой и рабочими.

После заседания 10 июня стало ясно, сколько драгоценного времени было безвозвратно упущено. В сущности, только теперь, после мероприятий, проведенных Бирилевым, работа начинается по-настоящему. Потребовалось с начала войны пять месяцев, чтобы раскачать заржавевшую машину нашей портовой организации работ.

Сколько воды за это время утекло и сколько непоправимых потерь понесено флотом на театре войны!

Артур уже отрезан от прямой железнодорожной связи с Россией, и сведения из него доходят лишь случайными кружными путями. Чаще стали поступать донесения о действиях владивостокского крейсерского отряда. Он сделал несколько смелых выходов в Японское море и даже в Тихий океан к восточному побережью Японии под командованием адмирала Иессена, удачно обманывавшего бдительность японцев.

Нападение наших крейсеров на Гензан и потопление ими нескольких транспортных пароходов должны встревожить Того и заставить его разделить главные силы, отвлечь сильный отряд броненосных крейсеров для действий против отряда Иессена. До сих пор «Громобой», «Россия» и «Рюрик» счастливо ускользали от погони. Но крейсер «Богатырь» за последнее время в море не выходит. По письмам из Владивостока стало известно, что он в туманную погоду выскочил на прибрежные скалы у Русского острова и разворотил себе всю носовую часть от форштевня до носовой кочегарки и. его исправление требует ввода в док, но ремонт средствами Владивостокского порта представит значительные трудности вследствие большого размера повреждений и недостатка подходящего листового материала.

Недавно на страницах «Русских ведомостей» появилась весьма пессимистическая статья Михайловского о будущей судьбе артурской эскадры. Он отметил, что 10 июня наш флот впервые вышел из Артура в открытое море в полном составе, включая все отремонтированные после повреждения броненосцы и крейсера. В эскадру адмирала Витгефта входили все наши 6 броненосцев, 5 крейсеров и 7 миноносцев. Из этого факта стало известно, что корабли, получившие подводные пробоины от торпед и мин, уже возвращены в строй и боеспособны. Восстановлены без ввода в док такие корабли, как «Цесаревич», «Ретвизан» и «Победа». В доке отремонтирован крейсер «Паллада», наплаву исправлены все артиллерийские надводные пробоины броненосцев и крейсеров «Баян», «Аскольд» и «Новик».

Если принять во внимание, что фактически ремонт был начат только в начале марта, по приезде Макарова, то, следовательно, огромный объем ремонтных работ потребовал меньше трех месяцев. Удачно была разрешена сложная техническая задача, сначала казавшаяся почти неосуществимой при недостаточных средствах портовых мастерских Артура.

Была разрешена также и вторая, не менее трудная задача: обеспечение выхода в открытое море всего состава артурской боевой эскадры без всяких потерь.

Таким образом, все попытки японцев заградить выход из внутренней гавани многочисленными брандерами и

забрасыванием внешнего рейда минами не смогли помешать проходу эскадры.

Наш флот сумел протралить фарватер и охранить корабли от случайного взрыва, как случилось с «Петропавловском».

В 20 милях от Артура эскадра под командованием Витгефта встретила главные силы адмирала Того, состоявшие из четырех броненосцев, двух броненосных крейсеров, а также 13 легких крейсеров, старого броненосца «Чин Иен» и нескольких дивизионов миноносцев (до 30 единиц).

По числу тяжелых орудий обе эскадры были приблизительно равны, но зато японцы имели большое преимущество в численности орудий среднего калибра в 203, 152 и 125 миллиметров. Сопоставление артиллерии обеих эскадр характеризуется следующими цифрами:

	Калибр орудий в миллиметрах					
	305	254	203	152	120	75
	Количество орудий					
Русская эскадра	16	8	2	87	15	137
Японская эскадра	23	1	20	120	33	104

В японской эскадре из 23 орудий калибром 305 миллиметров 7 было установлено на старых кораблях береговой обороны: 4 на «Чин Иен» и 3 на устаревших крейсерах типа «Матсушима».

Таким образом, русская боевая колонна в эскадренном бою могла бы располагать даже некоторым преимуществом в современных тяжелых орудиях 305– и 254-миллиметрового калибра.

Выход в море артурской эскадры в полном составе после приведения в боевое состояние всех кораблей и удачного выполнения трудной операции прохода через опасный район минных заграждений мог иметь только одну цель — дать бой японскому флоту и прорваться во Владивосток, чтобы там сохранить в безопасности уцелевшие корабли до прихода из России 2-й эскадры.

Тогда соединенные силы остатков 1-й эскадры и свежей 2-й эскадры обеспечили бы перевес русским морским силам в Тихом океане.

Того, очевидно, был информирован о приготовлениях русской эскадры к выходу в море и стянул все свои резервы вплоть до старых кораблей береговой обороны. Соотношение сил при этой встрече в открытом море было наиболее благоприятным для русской эскадры за все время с начала войны.

Японский флот лишился двух броненосцев, взорвавшихся 2

мая на минном заграждении, поставленном заградителем «Амур» вблизи Порт-Артура. Опасаясь действий владивостокских крейсеров, Того принужден был отделить от главных сил эскадру адмирала Камимуры в составе четырех броненосных и нескольких легких крейсеров для охраны Японского моря и Корейского пролива.

Таким образом, вопреки принципу концентрации сил на главном направлении, Того был вынужден разделить свой флот на две эскадры пропорционально силам артурской и владивостокской русских эскадр.

Стремясь пополнить свою боевую колонну после потери двух броненосцев, он включил в отряд броненосцев купленные в Италии броненосные крейсера «Ниссин» и «Касуга», что нарушило однородность главных сил.

Встреча русской и японской эскадр произошла уже под вечер 10 июня. Когда выяснилось наличие сил японского флота, адмирал Витгефт, учтя превосходство японцев в легких крейсерах и эскадренных миноносцах, не решился вступить в генеральный бой. Сочтя обстановку для себя неблагоприятной, он предпочел отступить обратно к Артуру под прикрытие береговых батарей.

При возвращении эскадра подверглась многочисленным торпедным атакам, но все они были удачно отбиты нашими крейсерами. Эскадра на ночь осталась на внешнем открытом рейде, охраняемом канонерскими лодками и береговыми батареями, а на утро втянулась во внутреннюю гавань.

Из этой неудачной попытки артурской эскадры вырваться в открытое море Михайловский в своей статье делает печальный вывод, что наиболее благоприятный случай для боя с главными силами японского флота уже упущен. В будущем едва ли вторично представится такая столь выгодная возможность, потому что японцы будут форсировать действия с сухопутного фронта крепости, чтобы ускорить истребление русских боевых кораблей.

А в тяжелых условиях, в которые поставлена артурская эскадра, подвергающаяся бомбардировке во внутренней гавани с суши, трудно рассчитывать, чтобы снова удалось вывести одновременно все корабли без тяжелых повреждений. Командованию русской эскадрой недостает духа боевой готовности, который был присущ адмиралу Макарову.

Это обстоятельство грозит опасностью, что силы русского флота постепенно истощатся, не нанеся существенных потерь противнику. При таком ходе событий артурская эскадра может сойти со сцены, не использовав своей боевой силы.

Тогда восстановить равновесие на море будет невозможно,

потому что приход подкреплений из Балтики на Восток — дело слишком отдаленное, а одних сил Балтийского флота уже недостаточно для осуществления этой задачи.

Михайловский не делает окончательных выводов. Но уже ясно, что при развитии событий в том направлении, как они складываются, победа на море становится недостижимой.

5 июля. Работа по вооружению «Орла» значительно продвинулась вперед. Если выдержать и дальше такой темп, то через два месяца корабль сможет выйти в море на испытание механизмов и артиллерии.

По другим кораблям 2-й эскадры адмирала Рожественского работы уже подходят к концу. Все старые корабли вытянулись на Большой рейд и стоят на якорях в море за Кронштадтом. В эту группу кораблей вошли броненосцы «Сисой Великий», «Наварин» и старый броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», вернувшиеся с Востока в эскадре Штакельберга, а также бронепалубный крейсер «Светлана», служивший яхтой генерал-адмиралу Алексею Александровичу. Кроме того, с приходом отряда Вирениуса, возвращенного с пути из Красного моря, в состав эскадры вошли корабли «Ослябя», «Аврора», «Дмитрий Донской» и легкий крейсер «Алмаз».

На рейд также вышел и новый броненосец «Александр III», закончивший доковые работы по заделке вырезов в кормовом дейдвуде и обрезке боковых килей в носовой части. Флагманский броненосец «Князь Суворов» на днях вышел в море для пробы механизмов.

Во внутренней гавани остаются только броненосцы «Бородино» и «Орел», на которых работы еще продолжаются с полным напряжением. На «Орле» сейчас заняты 1500 человек, не считая команды, и приходится удивляться, как удается разместить на палубах такое количество людей. Работы фактически ведутся в две смены. Ночная смена насчитывает не более 300 человек, тогда как вся дневная смена работает добавочных 3–4 часа «экстры».

Под некоторым вопросом остается еще готовность крейсеров, достраивающихся в Петербурге. «Олег» в августе сможет начать пробу машин. Что же касается крейсеров «Жемчуг» и, в особенности, «Изумруд», заканчиваемых на Невском заводе, то они едва ли смогут выйти в море ранее октября. Вполне возможно, что им придется выйти в плавание отдельно от остальной эскадры и затем догонять ее, составив отряд запоздавших кораблей.

Большие работы ведутся по оборудованию транспортного флота, который должен будет сопровождать эскадру в походе. Так

как Рожественский в плавании не сможет пользоваться услугами иностранных портов, то эскадре придется для ремонта, снабжения углем и материалами рассчитывать почти исключительно на свои силы.

Быть может, удастся получать на стоянке только некоторое количество питьевой воды и свежей провизии — мяса и овощей. Все же остальное надо иметь при себе на транспортах.

Наибольшие затруднения, конечно, возникнут со снабжением эскадры углем. Так как боевым кораблям предстоит принимать уголь с транспортов в открытом море, то способ перегрузки его станет одним из наиболее трудных вопросов, решение которого необходимо для обеспечения возможности похода.

Предполагается, что перегрузку угля на боевые корабли придется производить даже на ходу с помощью американской патентованной системы Спенсера-Миллера, представляющей подвесную воздушную подачу, основанную на стальном тросе, переброшенном с грот-мачты броненосца на фок-мачту угольного транспорта. По тросу ходит подвешенная на шкивах тележка с несколькими мешками, содержащими около тонны угля. При 30 подъемах в час можно передавать до 30 тонн угля, а при хорошем навыке эта цифра может быть доведена даже до 50 тонн в час.

Эта патентованная система со всеми деталями, лебедками, тросами и мешками заказана в Америке и будет установлена на всех наших броненосцах.

На «Орле» идет комплектация офицерского состава и команды. Большинство офицеров и механиков уже назначено на корабль и размещено в своих каютах. Их жизнь на строящемся и незаконченном броненосце сопряжена с большими неудобствами.

В то же время присутствие офицеров, живущих на корабле, вызывает постоянные недоразумения и задержки в ходе работ. Часто для выполнения какой-нибудь работы по системам или электропроводке надо пройти в каюту, а она заперта и ее владельца надо искать по всему кораблю или даже где-либо на берегу.

Мне постоянно приходится иметь сношения с судовым офицерским составом по вопросам оборудования корабля и его внутренних устройств. Особенно часто приходится обращаться по техническим и хозяйственным вопросам к старшим специалистам, старшему офицеру, механикам, артиллеристам и трюмному механику. Иногда в свободное время захожу в кают-компанию, где встречаю всех офицеров в сборе.

Из училища я вынес взгляд, что судовая жизнь не способствует тесному сближению строевых офицеров с инженерным составом в силу различия их правового положения

на корабле и еще сохранившихся пережитков парусного флота, поддерживающих обособленное и приниженное положение инженер-механиков и врачей. Это неравноправие является отражением кастового начала во флоте, поскольку все строевые офицеры получают образование в Морском училище, где обучаются дети дворян и титулованной аристократии.

Инженеры же и врачи — пришлый элемент во флоте, главным образом из разночинцев, — не заражены предрассудками и традициями дворянского сословия, а потому несут во флот новые веяния.

Однако, присматриваясь к жизни офицерского состава, объединяемого кают-компанией, я пока не заметил существования резкой черты, разделяющей состав кают-компанейского населения на две обособленные группы, противопоставленные одна другой в условиях современной корабельной жизни.

Даже можно констатировать обратное явление: кают-компания нивелирует весь состав своих членов, и даже разница в чинах не играет роли. В кают-компании влияние и положение каждого ее члена определяются прежде всего его личными качествами — его знаниями, опытом, индивидуальными способностями и характером.

Военные события неоднократно демонстрировали важную и ответственную роль механиков на кораблях. Это подняло их престиж и влияние не только в службе корабля, но также и в жизни кают-компании. Война вообще открыла более обширные возможности для применения личных качеств и знаний и, наборот, показала, что на чинах и знатном происхождении далеко не уедешь.

Поколение «марсофлотов» уже не пользуется престижем среди новой молодежи. Даже наоборот, молодые мичмана очень склонны высмеивать в анекдотах старых командиров и адмиралов, обнаруживших свое невежество в простейших вопросах современной техники корабельного оборудования.

17 июля. Позавчера произошло событие, которое вдруг заслонило все известия с театра войны и на минуту заставило призадуматься самых ревностных служак, привыкших во всем полагаться на волю высшего начальства.

В Петербурге на Обводном канале террористом была брошена бомба в карету министра внутренних дел фон-Плеве. Карета была разбита на щепки, а Плеве и кучер убиты на месте. Бросивший бомбу был арестован и оказался студентом Сазоновым.

Об этом событии вчера утром мне шопотом сообщили рабочие на постройке. По их лицам было видно, что этот

террористический акт произвел на них огромное впечатление и породил смутные надежды на большие изменения во внутренней политике.

Всем известно, что именно Плеве был одним из ярых сторонников войны на Дальнем Востоке, так как считал, что война вызовет в стране взрыв патриотических чувств и позволит задавить растущее революционное движение.

Уже полгода шла война. Неудачи следовали одна за другой, но вся страна притихла, придавленная полицейским режимом Плеве. Реакция подводила под государственную измену малейшее недовольство.

Когда, казалось, вся страна смирилась и иссякли все силы сопротивления, внезапный взрыв бомбы на Обводном канале неожиданно выбил одну из важных подпорок трона. Это доказало правительству, что силы, зреющие в подполье, не только не раздавлены, но начинают оживать. Такого последовательного сторонника «политики ежовых рукавиц» самодержавию нелегко будет заменить, несмотря на обилие чиновников, готовых занять пост министра внутренних дел.

Вчера по этому поводу мне пришлось слышать обмен мнениями среди офицеров «Орла» в кают-компании после вечернего чая. Почти все высказывавшиеся находят, что правительство своей непримиримой внутренней политикой, когда требуется единодушие народа и власти, лишь усугубляет трудности положения и теряет опору в стране, а без этого не может быть победы. Некоторые даже высказывали мнение, что убийство Плеве должно будет привести к изменению курса внутренней политики.

Среди рабочих и даже в широких обывательских кругах заметна плохо скрываемая радость по поводу низвержения самого ненавистного из всех временщиков последнего времени.

Трагическая гибель Макарова была встречена искренней горечью во всей стране, независимо от политических взглядов. Погиб большой военачальник, честный, русский патриот в широком смысле этого слова, любивший Россию и поднявшийся из недр русского народа. А уничтожение Плеве у либерально настроенной части русского общества пробудило неясные чаяния на перемены к лучшему. Либералы, как всегда, надеются извлечь пользу для себя из крови революционеров и растерянности правящих верхов. Они готовы предложить свои услуги правительству, чтобы при помощи конституции предупредить нарастание настоящей, большой народной революции.

На политическом горизонте России сверкнула зарница надвигающейся революции.

23 июля. Мои обязанности все более создают деловую почву для установления живой связи с офицерами и командой корабля из числа специалистов.

В кают-компании я уже получил прозвище «человек-вода», потому что в моем ведении все трюмы, переборки, внутреннее дно, отливные средства и трубопроводы, являющиеся средством защиты от затопления. Все работы по испытанию отделений наливом и давлением воды исполняют мои чеканщики и клепальщики. Но помпы, кингстоны и трубопроводы уже приняты судовой трюмной частью, без ведома которой теперь ни одно отделение не может быть затоплено. Я сдаю, а трюмный механик принимает от меня каждый испытанный новый отсек и подписывает акты в журнале испытаний водонепроницаемости отделений.

Весь корабль разделен в отношении управления трюмами на 5 трюмных отсеков: носовой отсек до первой кочегарки; первая кочегарка; вторая кочегарка; машинные отделения; кормовой отсек.

У каждого из пяти отсеков есть свой хозяин — трюмный унтер-офицер, являющийся старшиной отсека, и ему подчинены младшие трюмные. В бою от опытности трюмных старшин будет зависеть судьба корабля в критический момент тяжелых повреждений.

У трюмного механика «Орла» Перекрестова все пятеро его старшин — молодцы как на подбор. Они на постройке корабля уже второй год и сжились с моими чеканщиками. Мы вместе со старшинами спускаемся в каждый отсек, исследуем все переборки смежных отделений и часто по полчаса сидим в какой-либо кингстонной выгородке на дне корабля, скрючившись в три погибели, стараясь найти пути, какими вода пробирается из залитого отделения в смежное.

Эта постоянная совместная работа давно уже тесно сблизила меня с трюмными. Особенно интересует меня Осип Федоров. Он производит впечатление человека, у которого есть кое-что на уме. Толковый, наблюдательный и технически достаточно грамотный, он иногда в разговоре может предложить такой вопрос, который невольно ставит в тупик: или он исходит от наивного простодушия и непосредственности, или за ним скрывается затаенная ирония. Когда он разговаривает, то смотрит немного вбок, как будто не хочет, чтобы по его глазам угадали его подлинные мысли, и вдруг улыбнется про себя, слегка пожав плечами. Потом взглянет прямо в глаза и скажет фразу, которую можно истолковать совсем иначе, чем она звучит.

Второй старшина, Зайцев, много проще и понятнее Федорова.

Он простодушный, очень хороший парень, обуреваемый жаждой знаний. Всюду, где можно, он старается найти ответы на возникающие у него вопросы.

Сначала я замечал, что трюмные с невинным видом задавали мне вопросы по деталям судовых систем, назначение которых им было вполне понятно. Часто во время осмотра отделений меня вдруг спрашивали: зачем поставлен этот клапан или куда ведет эта труба? Теперь этот период проверки моей компетентности уже кончился, и мы часто вместе решаем такие задачи: что надо немедленно предпринять, если корабль получит пробоину от взрыва торпеды или мины заграждения в бортовой отсек средней 6-дюймовой башни, будет затоплено четыре отделения борта и вызвано повреждение швов броневой бортовой переборки? Комбинация предохранительных мер может быть весьма разнообразной, но надо быстро выбрать наиболее выгодную.

Постепенно трюмные привыкли ко мне не меньше, чем к своему прямому начальнику — трюмному механику. Я уверен, что если бы корабль не уходил в поход так скоро, то через них мне удалось бы найти путь сближения с лучшей частью команды броненосца «Орел».

Однажды я спросил Федорова, кто, по его мнению, выделяется из машинной команды как наиболее развитой, и он назвал мне двух человек, но пока сдержанно, как будто не совсем догадываясь, о какой сознательности я спрашиваю.

7 августа. Надо на время отвлечься от вопросов текущей работы, чтобы отметить и уяснить себе ряд важных военных событий, происшедших за последние дни на Дальневосточном морском театре войны.

28 июля артурская эскадра вторично вышла из гавани в открытое море и сделала на этот раз попытку прорваться во Владивосток через кольцо блокады, поддерживаемой всем флотом адмирала Того.

Непосредственной причиной, побудившей нашу эскадру покинуть Артур и выйти в море, было приближение японской осадной армии с суши к линии крепостных артурских укреплений. Началась бомбардировка гавани и крепости перекидным огнем из тяжелых осадных орудий, стрельба которых корректируется с занятых японцами высот.

Некоторые из наших кораблей получили существенные повреждения накануне самого выхода из Артура, и это побудило Витгефта решиться на выход в море. Однако большинство командиров и адмиралов из личного состава флота в Артуре считало, что долг и задача флота — помочь армии защищать крепость пока не придет помощь с севера от Маньчжурской армии

или из России в виде 2-й эскадры.

Поэтому флот даже начал снимать с кораблей легкую и среднюю артиллерию до 6-дюймового калибра для усиления вооружения крепостных бастионов, а судовые команды стали высылаться на линию крепостной обороны. Так севастопольские традиции парусного флота воскресли через полстолетия в эпоху броненосных кораблей.

Это настроение морского командного состава в Артуре давно уже тревожило Главный Морской штаб и главнокомандующего — наместника адмирала Алексеева. Алексеев всеми силами старался побудить Витгефта к выходу в море до начала решительных штурмов Артура, пока корабли еще сохранили значительную долю боеспособности.

После попытки выхода в море 10 июня, когда наш флот уклонился от боя и вернулся в Артур, Витгефту был послан высочайший приказ о необходимости прорыва эскадры во Владивосток.

Выход артурской эскадры задержался исправлением броненосца «Севастополь», подорвавшегося на линии заграждения, поставленной японцами в одну из темных ночей. К 28 июля «Севастополь» был исправлен, но на рейде, незадолго до выхода эскадры, получил минную пробоину крейсер «Баян». Поэтому во второй выход всей эскадры он уже не мог участвовать в прорыве и был оставлен в Артуре. Таким образом, состав эскадры адмирала Витгефта был 28 июля тот же, что и 10 июня, но без крейсера «Баян». А японский флот Того усилился двумя броненосными крейсерами. Так как Витгефт считал себя слабее японцев и не рассчитывал на победу, то последнюю надежду он возлагал на случайный шанс обмануть японцев и прорваться ранее, чем Того успеет сосредоточить все свои силы. Это настроение Витгефта, его штаба и командиров кораблей ярко выразилось в его последней телеграмме, посланной царю через Чифу на миноносце «Решительный» уже по выходе из Артура:

«Согласно повелению вашего императорского величества, выхожу с эскадрой прорываться во Владивосток. Лично я и собрание флагманов и командиров были против выхода, не ожидая успеха прорыва и ускоряя сдачу Артура, о чем доносил неоднократно наместнику».

Естественно, это угнетенное настроение предрешало неуспех операции. Именно теперь необходим был дух Макарова, чтобы вдохновить флот на трудный подвиг.

Эскадра стала последовательно вытягиваться на рейд с высокой водой на рассвете 28 июля. Впереди шли тральщики, миноносцы и канонерские лодки для охраны боевых кораблей.

Работа по очистке фарватера была поставлена артурской эскадрой достаточно умело, и трудная задача выхода флота из гавани через засоренный минами рейд была выполнена вполне благополучно: ни один корабль не взорвался. Но проход протраленным каналом затянулся на несколько часов, и японские сторожевые суда успели уведомить свои главные силы о появлении русской эскадры в море.

Первая встреча с японским флотом состоялась около 12 часов дня в 40 милях от Артура. Произошла перестрелка на дальней дистанции, но ни та, ни другая сторона не получила существенных повреждений.

Того, избегая сближения, не успел преградить путь русской эскадре к Печилийскому заливу, и адмирал Витгефт, увеличив ход до возможного предела, опередил японцев настолько, что им после первой перестрелки и расхождения контр-галсами пришлось долго нагонять русскую эскадру.

Второй и более упорный бой, начавшийся около 4 часов и затянувшийся до ночи, уже шел на параллельных курсах. С нашей стороны участвовали 6 броненосцев, с японской — в боевой колонне шли 4 броненосца и 2 броненосных крейсера. Силы были приблизительно равные. Что касается наших и японских легких крейсеров, то они в бою главных сил почти не участвовали и только в отдельные моменты вступали в перестрелку.

Японцы сосредоточивали огонь на наших флагманских кораблях: «Цесаревич» — флаг контр-адмирала Витгефта и «Пересвет» — флаг контр-адмирала Ухтомского. Крейсерским отрядом командовал контр-адмирал Рейценштейн на «Аскольде».

Долгое время перестрелка велась без определенного перевеса. Все корабли несли равномерно повреждения. Но в 5 час. 30 мин. вечера сосредоточенный огонь японской эскадры на нашем головном корабле «Цесаревич» вывел его из строя. Взрывом снаряда большого калибра, разорвавшегося на носовом мостике, был убит адмирал Витгефт, ранен командир и начальник штаба и выведены из строя все находившиеся в боевой рубке.

Корабль, никем не управляемый, с рулем на левый борт, начал описывать циркуляцию в сторону от неприятеля. Сначала эскадра последовала за «Цесаревичем», но когда следующий корабль, «Ретвизан», увидел, что флагманский корабль, описав окружность, стремится прорезать строй своей колонны и, очевидно, лишился управления, то он, повернув в сторону неприятеля, пошел на него в атаку, чтобы прикрыть «Цесаревич» и избежать полного расстройства фронта.

Японцы перенесли весь огонь своей колонны на «Ретвизан» и,

в конце концов, испугавшись его решительного натиска, отступили всей эскадрой.

Наступила ночь. Командование перешло к Ухтомскому. Начались непрерывные атаки миноносцев. Рейценштейн, увеличив ход до полного, прорвался сквозь японское кольцо на «Аскольде», за ним последовали «Диана» и «Новик». «Паллада» отстала и присоединилась к броненосцам.

Бой 28 июля не имел решительного исхода. Фактически русская эскадра прорвалась. Японцы действовали весьма неуверенно, возложив дальнейшие атаки на свои миноносные флотилии. Но именно с этого момента и начался полный разброд в русской колонне, лишившейся единого командования. Корабли, не получив тяжелых повреждений, начали рассыпаться в разные стороны. «Цесаревич» и часть миноносцев направились в немецкий порт Киао-Чао, где «Цесаревич» по приказу из Петербурга разоружился. «Аскольд» дошел до Шанхая, а «Диана» проскочила даже до Сайгона. «Новик» пошел кругом Японии во Владивосток, зашел на Сахалине в Корсаков для приемки угля, где был обнаружен японским крейсером «Нанива», принял неравный бой и, получив тяжелые повреждения, был затоплен командиром. Миноносец «Решительный» разоружился в Чифу, но был захвачен японцами и уведен в Японию.

Главные же наши силы в составе 5 броненосцев, крейсера «Паллада» и 2 миноносцев повернули обратно к Артуру, следуя за адмиралом Ухтомским. Благополучно отбив все ночные атаки, утром они оказались снова на Артурском рейде.

Таким образом, наша артурская эскадра, лишившись командующего, флагманского броненосца «Цесаревич», трех крейсеров и большинства миноносцев, вернулась вспять в Артур, отказавшись от попытки прорыва во Владивосток в тот момент, когда перед нею уже открылся не прегражденный японцами путь.

Дух уныния руководителей и неверия в свои силы предопределил исход, парализовав активность действий нашей эскадры.

Совершенно иначе могла бы сложиться вся обстановка боя, если бы Виттефт, выйдя в море, придерживался тактики нападения на неприятеля и взял на себя инициативу атаковать колонну противника. Пример действий «Ретвизана» в бою 28 июля наглядно показал, как японцы теряются, встречая неожиданные удары.

Но что могут теперь предпринять уцелевшие дезорганизованные остатки артурской эскадры? В лучшем случае наши броненосцы, если их удастся привести снова в годное для боя состояние, должны искать противника, чтобы в смертельной

схватке нанести некоторый ущерб японскому флоту и этим хоть отчасти облегчить задачи готовящейся к выходу из Кронштадта эскадры адмирала Рожественского.

В довершение печального исхода боя 28 июля через три дня пришло прискорбное сообщение о поражении 1 августа отряда владивостокских крейсеров в бою с эскадрой броненосных крейсеров адмирала Камимуры.

Получив известие через Чифу о выходе артурской эскадры, адмирал Иессен немедленно пошел из Владивостока на юг к Цусиме с тремя крейсерами «Громобой», «Россия» и «Рюрик» навстречу Витгефту.

Встреченный на рассвете 1 августа Камимурой в 300 километрах от Владивостока, Иессен был принужден вступить в неравный бой. В самом начале сражения «Рюрик» лишился управления, руль был подбит и крейсер засыпан снарядами. «Громобой» и «Россия» долго маневрировали, прикрывая поврежденный крейсер. Иессен сделал попытку увлечь за собой противника и стал отходить к Владивостоку. 4 броненосных крейсера Камимуры бросились преследовать «Громобой» и «Россию», а легкие крейсера добили «Рюрик», который затонул.

«Громобой» и «Россия» выдержали бой с превосходящими силами противника, который прекратил преследование, расстреляв свои снаряды. Наши два крейсера дошли до Владивостока, лишившись почти всей артиллерии, потеряв большое число артиллерийской прислуги и получив многочисленные пробоины в надводном борту.

В результате боев 28 июля и 1 августа обе наши эскадры понесли настолько значительные потери, что утратили значение самостоятельной силы на театре войны и могут быть использованы только для целей обороны.

Дальнейший ход событий будет развиваться без всяких попыток со стороны остатков нашего флота мешать переброске японских армий морем.

До прихода на Восток вооружаемой 2-й эскадры Рожественского японцам предоставляется полная свобода действий на море и, следовательно, дальнейшая борьба всецело будет перенесена на сухопутный фронт на полях Маньчжурии.

Таким образом, все расчеты царского правительства на возможность благополучного окончания дальневосточной кампании против японцев отныне должны быть связаны с успешностью затеваемой грандиозной морской операции — посылки на Восток новой, 2-й эскадры. На этой последней ставке теперь сосредоточились все надежды вершителей судеб России.

Но, очевидно, задачи 2-й эскадры после боя 28 июля должны

резко измениться по сравнению с ее первоначальными заданиями.

14 августа. С каждым днем наш «Орел», отставший от других своих собратьев, все более принимает вид настоящего боевого корабля. Он уже очищен от строительного мусора, загромождавшего палубы и отделения, его трюмы заново покрашены, идет интенсивное приведение в порядок жилых помещений. Личный состав уже три месяца жил на корабле в период постройки без всяких элементарных бытовых удобств, в грязи и при непрерывном грохоте 200 пневматических молотков и сверлилок.

Офицерские каюты почти закончены и у некоторых обитателей приняли весьма уютный, комфортабельный и даже нарядный вид.

Недавно мне пришлось зайти в каюту мичмана Бибикова, где была горловина в бортовой отсек. Каюта выглядела, как бомбоньерка. Переборки покрыты тонким штофом, скрывавшим стойки и головки заклепок, над столом висел дорогой персидский ковер с развешанным по нему кавказским оружием. У письменного стола — шкура белого медведя, а вместо казенного корабельного кресла штатского образца стояло весьма удобное кожаное кабинетное. Несколько портретов в рамках, изящный письменный прибор и бронзовые статуэтки тонкой работы были расставлены на столе, а электрическая лампа с подставкой в виде обнаженной женской фигуры, несущей светильник, увенчана кокетливым кружевным абажуром.

Койка у тыловой каютной переборки была завешана шелковой портьерой на бронзовых кольцах, скрывавшей большую картину в золотой раме, изображавшую златокудрую нагую красавицу, купающуюся в лесном ручье.

На книжной полке красовался ряд книг в сафьяновых тисненых переплетах, большей частью на французском языке. Все свидетельствовало, что хозяин каюты — большой эстет, не стесняется в средствах и не видит причин отказывать себе в привычном комфорте и в ласкающей взор обстановке даже во время похода на войну.

Зато у большинства старших специалистов и механиков каюты выглядят по-спартански: ничего лишнего. На голых переборках — карты, схемы и чертежи разных механизмов, измерительные приборы и, в лучшем случае, фотографии кораблей и портреты близких родственников.

Что касается командных помещений, то они, конечно, лишены каких-либо украшений. Тем не менее на всех кораблях типа «Бородино» команда размещена неплохо. Почти все матросы

устроены в верхней и батарейной палубах, имеющих хорошее проветривание и бортовое освещение через иллюминаторы. Лишь очень немногие, главным образом кочегары, трюмные и часть машинистов, попали на темную нижнюю броневую палубу позади толстого броневого пояса без бортового освещения.

Постепенно заканчивается оборудование всех надстроек и внешних устройств: мостиков, рубок, ростр. Идет оснастка мачт, установка бортовых противоминных сетей, монтируются подъемные стрелы для минных катеров, шлюпок, навешивается радиосеть, размещаются сигнальные и отличительные фонари. Наличие верхних наружных устройств сразу придало броненосцу грозный боевой вид, а по исправному состоянию всего этого оборудования глаз опытного, много плававшего моряка безошибочно судит о налаженной организации всей судовой службы.

Последние дни много беспокойства и хлопот мне доставила установка фонарей системы Табулевича на фор — и грот-стеньгах. Для подъема фонарей на место необходимо было укрепить на самом топе обеих стеньг, под самым клотиком, специальные кронштейны, но никто из моих мастеровых не решался лезть на такую вышину по тонкой тросовой лесенке вдоль всей стеньги. Еще труднее было работать на вышине в 150 футов, держась одной рукой за трос.

Наконец, удалось найти из числа матросов опытного марсового, который взялся укрепить на нужном месте под клотиком стеньги кронштейны фонарей и оснастить их всеми подъемными деталями. Но требовалось предварительно разметить на деревянной стеньге место установки бугелей для кронштейнов. Пришлось мне самому выполнить разметку на обеих стеньгах.

Когда я первый раз взобрался по зыбкой тросовой лесенке на самый верх стеньги и взглянул вниз, то открывшаяся мне картина оказалась столь занимательной, что я почти целый час просидел на клотике, как птица, изучая все детали открывшейся моим глазам панорамы. Верхняя палуба корабля расстилалась подо мной как огромный чертеж. Впервые я мог сразу обозреть порт с его доками, Кронштадтский собор, улицы и Петровский парк. Инженерное училище выделялось своими белыми стенами с желтыми панелями как самое крупное здание Кронштадта. Оба берега Финского залива — сестрорецкий и ораниенбаумский — резко ограничивали морской горизонт, а к востоку в туманной дымке неясно проглядывали контуры Питера и блестел купол Исаакия.

Мое гимнастическое упражнение оказалось весьма уместным.

Бугели кронштейнов не отвечали диаметру дерева стеньги, и их пришлось переделать. Сделав на стеньге разметку карандашом, я благополучно спустился вниз и объяснил марсовому, что он должен сделать на стеньге.

Потом марсовой два дня сидел, как галка на колокольне, устроив себе подвесную люльку и установив оба кронштейна точно как требовалось. Я с разрешения строителя выдал марсовому за его труд десять рублей золотом, чем, видимо, осчастливил парня, так как он потом хвастался на баке перед командой «щедрой наградой».

18 августа. Работы по вооружению новых броненосцев, входящих в состав 2-й эскадры, подходят к концу. «Суворов» выходил в море на пробу механизмов и обстрел башен. Результаты оказались вполне удовлетворительными, а поэтому флагманский корабль вступил, наконец, в строй и присоединился к готовым кораблям, стоявшим на Большом рейде вне порта.

Флаг командующего эскадрой адмирала Рожественского был поднят на «Суворове» еще 1 августа, когда адмирал со своим штабом переселился на корабль, вступил в командование и начал подготовку эскадры к походу. Но некоторые мелкие доделки на «Суворове» еще продолжаются, и ежедневно портовые буксиры доставляют на него из порта рабочих Балтийского завода.

«Бородино» стоит в гавани рядом с «Орлом» и спешно готовится к выходу на испытания, назначенные уже через неделю. Работы на нем подходят к концу.

«Орел» тоже скоро выйдет на пробу машин. Механизмы и котлы в исправности и опробованы на швартовах, по корпусу главные работы закончены, идет доделка жилых помещений, бомбовых погребов и вентиляции. Выяснилась необходимость поставить добавочные сильные вентиляторы в батарейной палубе для главных машинных отделений.

Приходится, однако, удивляться, как быстро за два последних месяца продвинулась вся работа, когда за нее дружно взялись. Уже началась частичная обратная отправка освободившихся рабочих в Петербургский порт. Сейчас остается еще 600 человек, оканчивающих мелкие работы по корпусу, системам и внутренним устройствам.

Приезжал вчера на корабль главный инженер Скворцов. Я сопровождал его по всем отделениям корабля, показывал ему состояние работ и докладывал о всех обнаруженных недостатках разных устройств и конструкций. Он очень подробно обо всем расспрашивал и, как мне показалось, внимательно приглядывался ко мне.

После осмотра корабля он зашел в нашу каюту строителей и,

оставшись наедине, в упор поставил мне вопрос: согласен ли я идти с кораблем в поход на Восток в качестве судового корабельного инженера для руководства работами по достройке и исправлениям дефектов корабля, а также для инструктирования судового состава в походе.

Скворцов сообщил, что адмирал Рожественский, ввиду неиспытанности кораблей нового типа, потребовал назначения корабельных инженеров на все новые корабли. На «Суворов» уже намечен флагманским инженером Евгений Сигизмундович Политовский, на «Александр III» — Зданкевич, на «Бородино» — Шангин, на «Орел» — я, на «Ослябя» — Змачинский, на «Сисой Великий» — Лохвицкий.

— Вы не думайте, — добавил Скворцов, — что вы серьезно пойдете воевать с японцами и попадете в бой. В это, конечно, никто не верит — эскадра, очевидно, слаба для борьбы с японцами, но посылать ее надо и идти назад теперь уже поздно. Это было бы равносильно признанию проигрыша всей кампании.

Дальше Мадагаскара вы все равно не пойдете, так как к тому времени, наверное, будет заключен мир.

Времени для раздумья не было. Я ответил, что меня привлекает перспектива попасть в столь серьезный поход, но я не уверен, смогу ли справиться со всеми сложными задачами без настоящего морского и судостроительного опыта, так как только четыре месяца назад покинул школьную скамью.

Скворцов на это сказал, что, по его мнению, я уже вполне освоился с делом, а мою кандидатуру выдвинули адмирал Бирилев, командир корабля капитан 1-го ранга Юнг и, наконец, сам Рожественский. Естественно, Петербургский порт не имеет оснований меня задерживать, так как с уходом 2-й эскадры больше работ по постройке кораблей почти не остается.

Видя, что все было предрешено заранее, я согласился принять назначение, которое втайне отвечало моим давнишним мечтам попасть в большое плавание.

Поход должен будет вооружить меня знанием морской службы, что необходимо при проектировании и постройке кораблей. С малых лет меня влекло к морю, а в глубине сознания шевелилась еще одна затаенная мысль: жизнь только начинается. Будет суровая борьба. Именно теперь, в молодые годы, надо закалять свою волю, чтобы затем не дрогнуть при столкновении с опасностями и до конца идти по пути, подсказанному разумом и совестью.

23 августа. Всего неделю назад, работая на «Орле» и сталкиваясь с судовым персоналом, я часто был склонен истолковывать многие претензии командира, старшего офицера и

судовых специалистов как своего рода придирки к судостроительной части, вызванные незнанием всех корабельных механизмов и устройств. Но теперь я знаю, что скоро сам попаду в поход на этом корабле и мне первому придется расхлебывать все неисправности его оборудования.

С этого момента мне стали понятны хозяйственные инстинкты старшего офицера и боцмана, которые, не довольствуясь весьма солидным штатным судовым снабжением, усиленно запасаются всем, что под руку попадется, снаряжаясь в дальний путь.

Невольно вспоминается предусмотрительность гоголевского Осипа из «Ревизора» при приеме подношений от купцов: «Что там? Веревочка? Давай и веревочку! и веревочка в дороге пригодится: тележка обломается, или что другое, подвязать можно».

Работы порта еще не закончены, и на берегу есть много остатков материала, а в кладовых — инструмент, запасные части и разные бракованные изделия. По вечерам, после ухода мастеровых, имущество порта остается без охраны. Пользуясь этим, старший офицер с боцманом снаряжают на берег настоящие «экспедиции» с отрядом команды в расчете чем-либо поживиться. До сих пор я иронически и даже враждебно смотрел на это мародерство, а теперь сам подсказываю, что надо забирать.

В самом деле: «они» — т. е. все портовое начальство с Бирилевым во главе — останутся здесь, когда «мы» пойдем в поход; «они» будут только критиковать все наши действия и обвинять во всех неудачах, а вся тяжесть похода ляжет на нас. Ведь порты и заводы — это только тыл действующего флота.

Главные затруднения для плавающего состава при пользовании услугами своих русских портов заключаются в мелочном формализме всей хозяйственной и материальной части обеспечения флота. Бюрократическая канитель по вопросам исправления дефектов и повреждений, по ремонту и снабжению кораблей тянется бесконечно долго, и, естественно, каждый командир, механик и судовой специалист предпочитает справляться со всеми работами имеющимися судовыми средствами.

Эти «бытовые» условия воспитали дух хозяйственной предусмотрительности русских моряков. Еще при постройке каждый судовой специалист старается заполучить от завода или поставщика как можно более всякого сверхкомплектного снабжения, запасных частей и добавочных устройств.

Старший офицер при возможности не упустит случая «угнать» из порта лишнюю бухту троса или смычку цепи, несколько

десятков леерных и тентовых стоек, запасную крышку на люк или какой-нибудь ручной насос, за что, наверное, получит похвалу от командира. Больше всего склонны запасаться «про черный день» наши механики.

Этот воспитанный поколениями моряков хозяйственный психоз запасаться «на всякий случай» далее распространяется на боцманов, унтер-офицеров и всю команду. Трюмные, комендоры, машинисты, кочегары, минеры — все заводят собственные сундучки с инструментом, болтами, шайбами и всякими обрезками материала, собранного еще во время постройки корабля.

В результате этой страсти к образованию не предусмотренных нормами снабжения запасов на корабль попадает весьма значительное количество грузов сверх проектных предположений, что вредно отражается на остойчивости и осадке корабля.

По моим подсчетам, на «Орел» уже попало таких «нелегальных» грузов около 250 тонн помимо допущенных добавлений к проекту «по обстоятельствам военного времени» на основании решений разных инстанций. Между тем всякая перегрузка корабля ухудшает его боевые качества.

Правда, строители пробуют бороться против этой мании накапливать чрезмерные запасы, но судовые офицеры и плавающий состав обыкновенно отвечают, что не стоит возражать против таких ничтожных добавочных весов, как одна — две тонны, для корабля в 14000 тонн. Но так как этот довод приводится десятки раз каждым специалистом в отдельности, то в результате на корабль попадает не одна сотня тонн.

Это, конечно, не единственная причина сверхпроектной перегрузки кораблей. Есть много и других обстоятельств, объясняющих ее происхождение. В числе их немаловажную роль играют позднейшие «улучшения и добавления» к основному утвержденному проекту, делаемые за долгие годы постройки и вооружения кораблей русского флота.

Теперь, когда мне придется участвовать в плавании эскадры на «Орле», вопросы о перегрузке броненосца и способах учета ее в разные моменты похода должны будут постоянно стоять в центре моего внимания и наблюдений.

26 августа. Вчера я получил официальный приказ командира Кронштадтского порта об откомандировании меня для плавания на броненосце «Орел». По должности я буду подчиняться флагманскому корабельному инженеру, а на корабле — непосредственно командиру, наравне со старшими специалистами.

Получив приказ, я облачился в мундир и явился к командиру «Орла» капитану 1-го ранга Николаю Викторовичу Юнгу.

До этого мне мало приходилось сталкиваться с ним по делам постройки корабля, но я встречал его на заседаниях и во время обходов корабля Бирилевым и Рожественским.

Моя первая встреча с ним была не из приятных. Попав на постройку «Орла» в качестве помощника строителя, я однажды встретился с командиром на палубе корабля. Он задал какой-то вопрос об устройстве вентиляции бомбовых погребов, по поводу чего я хотел дать ему необходимые разъяснения. Но он, в присутствии строителя, вдруг резко оборвал меня и сказал, что меня не знает, так как я ему «не являлся» на корабле.

Я ответил, что подчинен только строителю, а в штате корабля не состою. На это Юнг заявил: «Я здесь командир и желаю знать, кто у меня работает» — и, круто повернувшись, прекратил разговор.

На этот раз командир встретил меня чрезвычайно любезно, выразив удовольствие видеть меня членом корабельной семьи. Он высказал убеждение, что мое знание корабля со всеми недостатками его устройств даст возможность избежать многих затруднений в тяжелых условиях похода, а серьезное плавание принесет мне тот морской опыт, которого обыкновенно не хватает нашим строителям. Он расспросил меня об отце и матери и интересовался, сообщил ли я им о назначении меня на эскадру в поход на Восток. При прощании сказал, что уже дал распоряжение старшему офицеру выделить мне хорошую одиночную каюту. По всем вопросам, касающимся корабля, предложил обращаться к нему непосредственно.

Он произвел на меня вполне благоприятное впечатление. Небольшого роста, с быстрыми и даже стремительными движениями, прямым и твердым взглядом, он казался человеком решительным, наблюдательным и не злым. Правда, ему не хватало технических знаний, так как его служба до назначения на «Орел» протекала главным образом на наших старых броненосных фрегатах с парусным вооружением, как «Генерал-адмирал» и «Герцог Эдинбургский», но зато у него имеется настоящий опыт больших океанских походов. Он один из немногих командиров огибал мыс Доброй Надежды, обошел вокруг света и хорошо знает условия плавания в тропиках.

Старший офицер Константин Леопольдович Шведе, капитан 2-го ранга, встретил меня как давно знакомого по кораблю и кают-компании, ибо мне чаще Всего приходилось обращаться к нему по всем вопросам хозяйственной и бытовой жизни корабля. Он отвел мне удобную каюту по левому борту в батарейной

палубе против барбета кормовой 12-дюймовой башни, вблизи кают-компании.

Вчера вечером я переселился на корабль, ликвидировав свою квартиру на берегу, и стал окончательно устраиваться, готовясь к длительному плаванию.

Теперь я участвую во всех моментах судовой жизни и по утрам выхожу на шканцы к подъему флага, так как «Орел» уже начал кампанию. Обедаю и получаю полное питание со всеми офицерами, механиками и врачами за общим столом в кают-компании. Итак, я стал членом «корабельной семьи», как выразился командир.

Придя по окончании дневных работ в свою каюту, я вдруг почувствовал себя частицей этого корабля, с которым я сроднился за три года учебы и напряженной работы в Кронштадте. Он стал мне дорог — наш «Орел», который скоро получит возможность расправить свои крылья и полетит через океаны в дальние края.

Я теперь начинаю ценить его по достоинству и нахожу, что он стал полноценным боевым кораблем. Как интересно будет наблюдать и изучать все его морские качества на океанской волне, в бурю и переходах в тропиках!

Мне становится понятной привязанность моряка к палубе своего корабля, которая годами может заменять ему твердую землю. Недаром за долгие годы плавания корабль начинает казаться его обитателям живым существом, со своим характером, привычками и капризами.

Вот и сейчас, сидя за письменным столом и вкушая сладость изолированного покоя, я отдаюсь потоку мыслей, перебираю дневные впечатления, но в то же время ощущаю, что корабль живет: его металлический корпус передает самые отдаленные звуки и вибрации. Я знаю, что работает донка носовой кочегарки, что на батарейной палубе равномерно жужжит динамо палубного освещения, а в корме по правому борту на нижней броневой действует вентилятор провизионной камеры. И даже топот матросских ног на полубаке по трапу наверх едва ощутимо, но все-таки доносится до меня.

Теперь судьба надолго связала меня общими узами с броненосцем, и, содействуя его сохранности, я вместе с тем обеспечиваю безопасность не только свою, но и всех на нем находящихся.

28 августа. Работы на «Орле» близки к полному завершению. Корабль уже выходил в море на пробу машин и испытание рулевых приводов. При этом произошел весьма подозрительный случай, угрожавший тяжелой аварией механизмов. Перед самым выходом на пробу один из младших механиков, недавно

назначенный на корабль из числа инженеров-технологов, мобилизованных во флот, обнаружил стальные опилки в масленках упорного подшипника. Пришлось вскрывать все подшипники и осматривать движущиеся части. Это задержало выход на несколько дней.

Снова возникли подозрения о злом умысле, имевшем целью задержать корабль или вывести его из строя. Производится следствие, но пока никаких следов преступления не обнаружено.

Старший механик Антонов, не принявший мер к охране механизмов, после этого происшествия по требованию командира списан с корабля. Вместо него на «Орел» назначен один из самых опытных механиков флота — Иван Иванович Парфенов[13].

Незадолго до этого происшествия, ссылаясь на состояние здоровья, добился списания с корабля трюмный механик Перекрестов. На его место назначен инженер-механик Румс, окончивший Инженерное училище в 1901 г.

На пробе механизмов 26 августа «Орел» развил 17,8 узла при проектном задании 18 узлов. Учитывая перегрузку корабля, это надо считать достаточно удовлетворительным результатом.

На испытаниях было обнаружено, что вентиляция машинных отделений спроектирована неправильно: в машине можно работать только при действии двух сильных добавочных вентиляторов, недавно установленных строителем Лебедевым на батарейной палубе. На площадках у цилиндров температура на ходу доходила до 48° С. Более одной — двух минут на площадках оставаться невозможно.

Эскадра уже стоит на Большом рейде за Кронштадтом. Вчера к эскадре присоединился броненосец «Бородино», покинувший порт. Рожественский выводил свою эскадру на стрельбы в море, но был очень недоволен состоянием и подготовкой кораблей к серьезной походной службе.

Когда вчера «Орел» снялся на пробу машин, ему пришлось пройти через весь строй готовых кораблей на внешнем рейде. Вместе со 2-й эскадрой Рожественского в море также стоит «эскадра охраны портов Балтийского моря» под флагом вице-адмирала Бирилева, состоящая из кораблей береговой обороны, включая старые пловучие батареи «Первенец» и «Не тронь меня», а также учебные отряды, собравшиеся со всего Балтийского моря.

Картина при проходе «Орла» была величественная. Коридор из кораблей двух эскадр растянулся на пять миль. Все корабли приветствовали проходящий сквозь общий строй «Орел».

Какой внушительный вид имеют наши новые броненосцы типа «Суворов»! Они необычайно высокобортны, поражают обилием надстроек, высокими многоэтажными мостиками и

числом орудийных башен. Но при всем том пропорции их корпусов, толстые и высокие дымовые трубы, многочисленные мостики и мачты, увенчанные боевыми марсами, создают впечатление грозной соразмерной мощи. Все их 152-миллиметровые орудия установлены в парных броневых башнях на верхней палубе в оконечностях и на бортовых срезах при миделе и могут обеспечить сильный продольный огонь по диаметральной плоскости, который составляется из четырех башен с 8 орудиями калибра 152 миллиметра.

После пробы «Орел» вернулся в гавань на свое место и вновь ошвартовался у стенки для приема снарядов и запасов. На корабле еще остается до 250 рабочих Петербургского порта.

Наша береговая канцелярия уже ликвидирована, а из инженеров строительства оставили меня одного для руководства всеми незаконченными работами.

Два раза я ходил на буксире «Охта» в Петербург, чтобы из магазинов Галерного острова забрать с собой все заготовленное для оборудования корабля и пока не переданное на него.

29 августа. Вчера по сигналу с «Суворова» были вызваны на 2 часа дня к адмиралу Рожественскому все корабельные инженеры, назначенные на эскадру для участия в походе. Флагманский инженер Политовский представил нас адмиралу, после чего Рожественский обратился к нам с краткой и выразительной речью о тех задачах и обязанностях, которые он возлагает на группу инженеров, зачисленных по его требованию на все основные корабли.

Эта первая встреча с Рожественским произвела на меня глубокое впечатление. Он — начальник 2-й эскадры, которая должна осуществить то, чего не смогла достигнуть первая. Если бы Макаров не был направлен в Артур и не погиб так трагически в самом начале войны, то, вероятно, ему было бы поручено вести эскадру в Тихий океан.

Исполнители и необходимые материальные средства у нас есть, но надо правильно их использовать в соответствии с обстановкой. При отсутствии устойчивой и организованной системы военного командования и определенной руководящей военной теории в основе обучения и подготовки флота приходится возлагать надежды на талант и энергию руководителя, который должен сам создать план и метод действия хотя бы на основе своих личных взглядов и опыта.

Является ли таким выдающимся командующим 2-й эскадры адмирал Зиновий Петрович Рожественский?

При первой встрече с ним каждого поражает выражение суровой и властной воли в чертах его сосредоточенного, никогда

не улыбающегося лица, в стальном пронизывающем взгляде и в твердой отрывистой его речи. Его манера говорить краткими и четкими выражениями внушает представление о нем как о человеке, который знает, куда идет, чего желает добиться и который не свернет с намеченного пути. Его высокий рост и статная худощавая фигура усугубляли это впечатление; он на голову возвышался над окружающими.

Рожественский сказал, что ему хорошо известны недостатки наших новых кораблей: их перегрузка, недостаточная остойчивость и неиспытанность всех устройств, но в условиях предстоящего похода ему придется идти на рискованные мероприятия, далеко выходящие за пределы проектных условий, а поэтому в походе ему будут нужны инженеры, чтобы решать сложные вопросы безопасности плавания перегруженных кораблей.

Он считает, что присутствие корабельных инженеров на кораблях облегчит личному составу ознакомление с оборудованием кораблей и обеспечит быстрое исправление дефектов в пути. Вообще он надеется, что участие строителей кораблей в походе эскадры принесет флоту большую пользу, так как подготовит флоту кадры инженеров, детально знающих условия океанского похода и боевой службы кораблей.

После представления адмиралу мы собрались в каюте Политовского и провели у него около часа в товарищеской беседе, условившись об основных задачах нашей работы. Политовский охарактеризовал Рожественского как человека необыкновенной работоспособности и исключительных организаторских качеств. Адмирал входит во все детали снаряжения эскадры к походу. На нем также лежит тяжелая задача боевой подготовки и обучения личного состава эскадры, который еще представляет собой совершенно сырой материал для войны.

Особенно плачевно обстоит дело с боевой подготовкой. Служба на новых кораблях совершенно не налажена, а их персонал еще не освоился с механизмами и вооружением броненосцев. Никаких боевых и эволюционных учений корабли пока не начинали. Команды наполовину пополнены за счет новобранцев, взятых от сохи, и из наличия береговых экипажей. Они не имеют представления о море и не слышали звука выстрела, а между тем, через четыре месяца эскадра уже должна быть в водах Тихого океана на театре военных действий, где она встретится с опытным противником. Все надежды приходится возлагать на то, что трудный поход послужит хорошей школой для подготовки личного состава.

На вопрос, как представляет себе штаб назначение эскадры и как оценивает ее силы, Политовский сказал, что вполне определенных взглядов на это у штаба еще нет.

Посылка эскадры на Восток окончательно решена 10 августа в Особом государственном совещании в Петергофе под председательством Николая, при участии морского министра и адмирала Рожественского.

На артурскую эскадру уже надежд не возлагается, и 2-я эскадра идет не на соединение с ней, а для выполнения самостоятельной стратегической задачи. Можно рассчитывать лишь на присоединение к эскадре Рожественского оставшихся владивостокских крейсеров и, может быть, крейсера «Баян» из Артура, если ему удастся вырваться из блокады.

Самый больной вопрос комплектации 2-й эскадры — это отсутствие в ее составе отряда современных броненосных крейсеров. В министерстве и в штабе почти категорически утверждают, что тайные переговоры в Южной Америке о покупке 7 броненосных крейсеров в Чили и Аргентине уже заканчиваются, что для этих кораблей формируются команды, а соединение их с эскадрой Рожественского произойдет на пути ее следования в Тихий океан.

Политовский предупредил меня, что на следующий день вся эскадра уйдет из Кронштадта в Ревель для обучения и погрузок, а «Орел» останется один заканчивать работы в Кронштадте и должен будет присоединиться к эскадре позже, вместе с «Олегом», который 25 августа вышел из дока и пойдет на повторную пробу машин.

Действительно, сегодня утром в 9 часов корабли эскадры Рожественского в составе 6 броненосцев, 5 крейсеров и 7 миноносцев снялись с якоря и ушли в море к Толбухину маяку, где Николай II на яхте «Царевна» обошел эскадру и пожелал ей счастливого плавания, после чего эскадра адмирала Рожественского, отсалютовав царю, направилась в походном строю в Ревель.

Кронштадт сразу опустел. Здесь осталась только эскадра береговой обороны Бирилева, а из эскадры Рожественского застряли запоздавшие корабли «Орел», «Олег» и «Жемчуг». Крейсер «Изумруд» ожидается в Кронштадте на днях с Невского завода.

2 сентября. Два дня я провел в Петербурге, чтобы проститься со своими родителями, приезжавшими на свидание со мной из Белгорода.

Настроение у них, в связи с моим уходом на театр военных действий, было весьма подавленное. На войну они смотрели как

на страшное народное бедствие, а необходимость участия в ней они считали неотвратимым несчастьем. Они хорошо видели оборотную сторону событий и никакими «патриотическими» иллюзиями себя не обольщали.

Тем труднее мне было дать им какую-либо почву для надежд и рассеять их мрачные опасения. Наиболее подходящим для этого средством было развитие точки зрения Скворцова, заявившего, что считает весь поход 2-й эскадры военной бутафорией и дипломатическим шагом, предназначенным служить для подготовки к мирным переговорам, которые начнутся после падения Артура, когда эскадра будет в водах Мадагаскара. Это казалось правдоподобным объяснением, оправдывавшим морскую экспедицию, которая без этих целей явно превращалась в авантюрное предприятие, не имевшее ясной и обеспеченной задачи.

Я передал отцу и матери эту версию, которая как будто произвела на них впечатление и несколько успокоила. Однако отец продолжал сомневаться в том, что действия и решения высших руководителей строятся на взвешенном и обоснованном расчете, а не являются следствием случайных обстоятельств и личных влияний.

Отец живо интересовался корабельной техникой и подробно расспрашивал меня об «Орле», о выполненной мной работе, о моих будущих соплавателях, командире корабля, старшем офицере, врачах, механиках и стиле жизни корабельной кают-компанейской среды, которая теперь долго будет меня окружать.

Я предложил родителям проехать вместе в Кронштадт и хоть издали взглянуть на «Орел» из Петровского парка. На «Орле» шла погрузка боевых припасов, а потому попасть на корабль посторонним было нельзя. Мы просидели целый час на скамейке парка, откуда прямо против нас, у внутренней стенки гавани, был виден как на ладони «Орел».

Я объяснил назначение всех наружных устройств корабля и вспомнил эпизод с установкой фонарей Табулевича, когда мне пришлось взобраться по гибкой плетеной из троса лесенке на верх стеньги под самый клотик, что вызвало неподдельный ужас на лице матери и она долго не могла оторвать глаз от высокой и тонкой мачты, уходящей своей стеньгой ввысь.

Вид кораблей, посещение порта и встреча с моряками — моими новыми товарищами — несколько их рассеяли. На прощанье я обещал писать им со всех стоянок в пути и пользоваться каждым удобным случаем для отправки своих дневников с описанием похода и всех моих впечатлений.

Но когда в Петербурге с Николаевского вокзала тронулся

поезд, увозивший их обратно, я видел, что мать уже не могла более сдержать своих слез, а у меня невольно сжалось сердце: придется ли нам еще увидеться?

5 сентября. Теперь уже определенно известно, что эскадра двинется в поход не раньше начала октября.

Еще 10 августа на совещании в Петергофе, когда окончательно было решено отправить эскадру в Тихий океан, высказывалось мнение, что после определившихся результатов боя артурской эскадры 28 июля и неудачи ее прорыва во Владивосток отпадает необходимость торопиться с отправкой 2-й эскадры из Балтики, так как ее прибытие в Тихий океан на один — два месяца ранее не может изменить положение.

Военное командование Маньчжурской армии ожидает развития наступательных операций только к весне 1905 г. Поэтому, чтобы закончить подготовительные мероприятия и сборы, имеет смысл отложить выход эскадры Рожественского на один месяц.

Сосредоточение всех боевых кораблей для выхода в открытое море будет происходить в Ревеле, где состоится «высочайший» смотр флоту. Затем эскадра перейдет в Либаву, где к ней должны будут присоединиться транспорты и вспомогательные суда.

По вечерам в кают-компании «Орла» идут беседы об условиях предстоящего похода. Среди судового личного состава «Орла» нет никого, кто ранее посещал пункты западного побережья Африки и заходил в Индийском океане на остров Мадагаскар. Поэтому пока приходится довольствоваться сведениями, которые старший штурман сообщает по литературным источникам и из описаний лоции.

Для снабжения эскадры углем русское правительство заключило договор с торговой фирмой Гинзбурга. Гинзбург фрахтует угольщики в Германии у Гамбург-Американской пароходной компании.

Большинство остановок по маршруту эскадры предполагается во французских колониях, а для длительного пребывания на Мадагаскаре обеспечена прекрасная якорная стоянка в огромной укрытой бухте, где может поместиться вся эскадра, вне территориальных вод Франции, т. е. далее трех миль от берега.

К этому сборному пункту в водах Мадагаскара будут постепенно стягиваться наши морские силы, т. е. оба броненосных отряда, которые пойдут разными путями вокруг Африки, все наши транспорты, запоздавшие суда из России и, наконец, аргентинские крейсера, если к тому времени они будут куплены и снаряжены. Вероятно, весь декабрь эскадра простоит в водах Мадагаскара, а в первой половине января двинется в

переход через Индийский океан к Зондскому архипелагу. Этот период года наиболее благоприятен для плавания в тропиках. Следовательно, в водах Тихого океана, омывающих Японию, эскадра может появиться не ранее марта 1905 г.

Уже один этот беглый расчет возможных сроков продвижения 2-й эскадры по назначению показывает, что даже при полном отсутствии задержек в пути потребуется для осуществления плана экспедиции не менее пяти месяцев считая со дня выхода из последнего русского порта.

Нет никаких сомнений, что к этому времени Порт-Артур будет взят японцами с суши, так как они ведут яростные атаки на его укрепления и подвозят осадную артиллерию. Какая же судьба ожидает несчастную артурскую эскадру, блокированную с моря и обстреливаемую с берега? Она или будет истреблена при взятии крепости или, если сможет еще раз выйти в море до взятия Артура, погибнет в неравном бою.

Японцы, как показала их тактика в сражении 28 июля в Печилийском заливе, берегут свои силы для будущего поединка с Балтийским флотом и стараются ликвидировать 1-ю эскадру постепенно, с наименьшими потерями для себя.

Ясно, что эскадра Рожественского уже не сможет освободить остатки артурской эскадры, разорвав морскую блокаду. Ей придется прорываться прямо во Владивосток, который должен стать базой на театре войны.

Встреча с японским флотом при таком ходе событий должна произойти на пути к Владивостоку. Нам было бы, конечно, выгодно дойти до своего порта без боя, чтобы сначала разгрузить свои суда, исправить их после перехода и дать предварительный отдых персоналу кораблей. Японцы же будут стараться нанести нам поражение до нашего прихода во Владивосток.

Но возможна и совершенно иная стратегическая обстановка на морском театре войны. Уже Скворцов намекал, что русское правительство не сделает последней рискованной ставки и попытается заключить мир ранее прихода эскадры в воды Тихого океана при малейшем успехе на сухопутном фронте. В случае начала мирных переговоров наличие сильной эскадры вблизи театра военных действий должно оказать весьма существенное влияние на уступчивость японского правительства, так как Япония не может слишком долго выдерживать полное напряжение сил, ибо ее ресурсы истощатся скорее, чем наши. Россия же при затяжной войне выиграет время для мобилизации, используя свои огромные средства и человеческие резервы.

С уходом эскадры Рожественского в Ревель «Орел» стал центром внимания всего морского начальства. Готовность

корабля более не внушает никаких опасений. Удалось довести до конца все работы, предусмотренные проектом, а также выполнить множество дополнительных устройств, вызванных подготовкой броненосца к походу и сделанных на основании учета опыта войны. Вся эта огромная работа проделана за три месяца напряженными усилиями судостроительного завода.

Так как руководство всеми работами по вооружению броненосца легло теперь на меня одного, то в течение рабочего дня я не имею ни минуты свободной. Только вечером, по окончании экстренных работ, я могу уединиться в своей каюте, чтобы уделить немного времени своим делам и чтению газет. Но и это время перемежается составлением различных списков и ведомостей с расчетами заработка рабочих.

Я остался без всякой канцелярии, а у меня до сих пор до 150 рабочих от Галерного острова. Наблюдение за работами ведут два указателя и три старших сборщика.

На корабле идет приемка грузов: усиленного четырехмесячного запаса провизии, увеличенного на 20% боевого запаса, шкиперского снабжения и расходных материалов по всем частям.

Комплектация команды уже закончена, и старший офицер со специалистами занят распределением ее на корабле. На «Орел» попало много матросов, взятых из запаса, а поэтому оторвавшихся от флота. Они тоскуют по своим семьям, оставшимся в деревнях необъятной России.

Весьма значительный процент новобранцев призван только в текущем 1904 г. и едва успел пройти кратковременное обучение в береговых экипажах; корабля они еще не видели и перед морем испытывают безотчетный страх. Больше всего зачислено новобранцев в состав палубной строевой команды, а также в число кочегаров.

Вчера в кают-компании я слышал, как старший офицер Шведе жаловался старшему артиллеристу Шамшеву, что начальство береговых экипажей самым беззастенчивым образом старается отделаться от «беспокойного элемента» и списывает на эскадру всех «штрафных». Только на «Орел» попало до 50 человек штрафных. Среди них есть так называемые «политики», которые уже подвергались дисциплинарным взысканиям на берегу главным образом за чтение и распространение нелегальной литературы. Среди них есть наиболее развитые и толковые ребята.

«Политики» по большей части принадлежат к разряду судовых специалистов — гальванеров, минеров, машинистов — и были до военной службы рабочими на заводах. По словам

старшего офицера, смотреть за ними придется в оба, хотя, по его мнению, в плавании «красные» не опасны, так как на корабле в походе вся жизнь команды на виду.

Уже и сейчас, до начала плавания, заметна глубокая разница во взглядах на организацию судовой службы у командира и у судовых специалистов. Командира угнетает отсутствие строевой выправки у команды и неряшливый внешний вид корабля, который режет глаз старого опытного моряка. А наши судовые специалисты прежде всего заботятся об обеспечении исправного состояния внутренних технических устройств.

Недавно приезжал старый строитель корабля Яковлев взглянуть на свое детище, в создание которого он вложил столько здоровья и сил. Увидев с берега, что главный пояс брони толщиной 178 миллиметров, который по проекту должен возвышаться на полтора фута выше ватерлинии, уже ушел под воду, он ужаснулся и закачал седой головой. А главный инженер Скворцов, стоя на дамбе и глядя на марки осадки корабля, сказал:

— Загрузили так, что уже толстая броня скрылась в воде. Не знаю, о чем «они» думают.

Посмотрел с берега на корабль и адмирал Бирилев и, по обыкновению, с апломбом обратился ко мне в поучительном тоне:

— Вот, смотрите, это уже не «Орел», а какой-то совсем другой, неизвестный корабль. Я всегда утверждал, что назначать при проекте запас водоизмещения только в 2 процента совершенно недостаточно, а надо брать по крайней мере 4 или 5 процентов. Иначе корабли всегда будут выходить с перегрузкой.

Итак, никто не считает себя ответственным за перегрузку корабля: ни строители кораблей, ни командный состав флота. Значит, перегрузка — наше «бытовое явление», глубоко связанное с условиями существования флота, и паллиативными мерами его не устранить. Но мне ясно, что рецепт Бирилева не достигнет цели. Даже при проектном запасе водоизмещения в 4 процента можно было бы покрыть добавочную перегрузку всего в 550 тонн, а корабль уже сейчас перегружен на 1500 тонн и, наверное, до выхода в поход примет еще 200–300 тонн дополнительных грузов. Окончательная походная осадка корабля определится только в Либаве перед уходом из России: пока он не оторвется от связи со своими берегами, на него непрерывным потоком будут поступать непредвиденные грузы.

10 сентября. В Кронштадте вместе с «Орлом» стоят крейсера «Олег» и «Изумруд». 7 сентября «Олег» выходил на повторную пробу механизмов. Она снова дала неудовлетворительные результаты: в цилиндре высокого давления правой машины начался стук, который заставил прекратить пробу и вскрыть

цилиндр. Его внутренняя рабочая поверхность оказалась покрытой довольно глубокими бороздами, а поршень — поврежденным. В нижней части цилиндра обнаружено несколько трещин. Вероятно, в цилиндр попал какой-то осколок металла, но точно определить причину повреждения не удалось.

Франко-русский завод, устанавливавший механизмы «Олега», срочно приступил к исправлению. Так как для отливки и обработки нового громадного цилиндра потребовалось бы несколько месяцев, то было решено ограничиться ремонтом поврежденного цилиндра.

«Олег» не успеет закончить исправления к моменту ухода эскадры из Либавы. Легкий крейсер «Изумруд», постройки Невского завода, также будет принужден отстать от главных сил эскадры Рожественского. Он прибыл в Кронштадт с завода только 1 сентября и на днях выйдет на пробу механизмов и артиллерии. Затем предполагается переход его в Ревель на присоединение к эскадре для участия в «высочайшем» смотре.

13 сентября. Воспользовавшись воскресным днем, вчера я отправился пароходом в Петербург проститься со своими друзьями перед уходом из Кронштадта в Ревель, так как выход «Орла» в море назначен на 17 сентября.

Мой брат Василий, технолог, еще не вернулся с летней практики. Все друзья расспрашивали меня об эскадре, об «Орле», о новых сослуживцах, обстановке судовой жизни и о будущих планах Рожественского. Уже по самому тону задававшихся мне вопросов и ироническому отношению к нашим флотоводцам, морякам и кораблям было видно, что флот не только не популярен, но и стал мишенью насмешек и острот. Грозные новые броненосцы именуются «самотопами», а эскадра, которая должна одолеть адмирала Того, удостоилась названия «испанской армады».

Перед уходом из России мне хотелось узнать, как мои друзья оценивают современные общественные настроения, какие надежды зреют в прогрессивных кругах, студенческой среде, рабочих массах и в подпольных сферах в связи с затруднениями, в которые попало царское правительство на театре военных действий. Хотя мои товарищи никакими определенными сведениями не располагали, мне были интересны их личные выводы, основанные на наблюдениях и впечатлениях от соприкосновения с самыми различными слоями населения.

Они единодушно утверждали, что на этот раз Россия не минует серьезного революционного взрыва. Уже сейчас повсюду начинает прорываться нарастающее недовольство. Оно все чаще выражается в резко критическом отношении к действиям

правительственной власти, авторитет которой быстро падает под влиянием военных неудач.

Между тем война затягивается и требует все больших материальных жертв при весьма неблагоприятных перспективах на будущее.

Между успехами на военных фронтах и нарастанием волны революционного подъема установилась зависимость «по формуле обратной пропорциональности»: чем хуже на фронте, тем сильнее будет напор изнутри страны и скорее налетит первая буря...

Оставалось мало времени до ухода последнего парохода в Кронштадт. Я хотел еще забежать проститься с моим другом, механиком последнего курса училища Васей Филипповским, который только что вернулся из учебного плавания в Балтийском море. Он жил с отцом недалеко от пароходной пристани. Наша прощальная беседа продолжалась не более получаса и касалась главным образом перспектив успеха эскадры Рожественского.

Отец Филипповского, старый штурман флота и работник Балтийского завода, был большим поклонником Рожественского и твердо верил в успех его предприятия. Вася же не верил в возможность успеха нашей эскадры. На прощанье он только пожелал мне вернуться целым назад из этой «безнадежной авантюры».

Я поспел на пристань уже к самому отходу кронштадтского ночного парохода и едва успел перескочить через фальшборт на палубу. Пароход оказался до последнего предела переполненным подгулявшей в воскресный день кронштадтской публикой. Преобладали моряки, главным образом с кораблей 2-й эскадры. Весь полубак был забит сплошной толпой матросов, большинство которых было порядком навеселе. Оттуда неслись залихватские песни, сопровождаемые трелями гармошки, раздавались взрывы хохота, топот ног матросской пляски и бабий визг.

Я попытался приткнуться в буфете, но там на всех диванах уже устроились пассажиры, заблаговременно явившиеся на пароход с намерением выспаться до прихода в Кронштадт. Пришлось подняться на открытую прогулочную палубу, где я и примостился впереди рубки рулевого, ближе к носу, чтобы по привычке следить за движением судна в ночном мраке. Мерные удары гребных колес вспенили темную поверхность Невы, и пароход, развернувшись, быстро пошел по течению.

Справа обрисовалось рядами полуосвещенных окон громадное здание Морского корпуса, в котором я три лета прожил во время практики. Против здания у самой воды мелькнул темный силуэт памятника Крузенштерну. Напротив по левому берегу чернели эллинги и здания Нового адмиралтейства,

стапеля которого были погружены во мрак. Там в постройке были только небольшой транспорт «Волга» и канонерская лодка «Хивинец».

Ночные работы на заводе не велись, и, казалось, жизнь на нем замерла. Ниже по течению Невы, хотя ночь была облачная и безлунная, привычный глаз уловил у выхода в Финский залив на правом берегу знакомые контуры огромного эллинга Балтийского завода. Самое здание также не было освещено, и только зная, что в нем скрывается корпус нового огромного броненосца «Павел I» в 16600 тонн, можно было различить его кормовой набор, тускло освещенный береговыми фонарями.

У достроечной набережной стоял голый остов недавно спущенного корабля «Слава» — последнего (пятого) из серии броненосцев типа «Бородино». Он настолько отстал от своих четырех собратьев, что считалось бесполезным форсировать работы на нем.

Напротив Балтийского завода замер погруженный в такой же мертвый сон Галерный остров, на котором я три лета работал на практике и откуда был выпущен «Орел». Теперь его место на стапеле занимал новый корабль «Андрей Первозванный», однотипный с «Павлом». «Андрей» был еще в начальной стадии постройки и весьма далек от спуска.

Вот мелькнули слева фонари при входе в Морской канал, и наш пароход, сделав поворот, вышел в открытое море и направился к едва мерцавшим на горизонте огням Кронштадта. Встречный ветер ударил свежестью от залива мне в лицо и подхватил полы моей накидки. Я крепче надвинул фуражку и, повернувшись к ветру спиной, удобнее устроился на скамейке. Мысли приняли другое направление.

Я стал машинально следить за ночными бликами, скользившими по черному зеркалу воды, в котором изредка мелькал в провалах волн, поднятых пароходом, отблеск его топового огня.

Там за кормой, во мраке ночи, скрывавшем петербургские берега, я оставлял свое прошлое. Волна событий теперь подхватила меня и увлекала в неизвестное будущее. Воображение уже рисовало тропические ночи, пышную природу полуденных стран, океанские просторы, с детства прельщавшие меня.

И вдруг в сознании промелькнула острая мысль: но ведь все заманчивые впечатления таинственного похода эскадры — это ведь только обольстительный мираж, путь к пропасти, а впереди — война, бессмысленная и беспощадная. И ясно прозвучали слова моего друга Васи Филипповского при расставании:

— Вас безрассудно бросят в огонь. Бой с японским флотом неизбежен. Эскадра обречена в жертву!

К чему теперь поддаваться иллюзиям, раз эта участь впереди предрешена? Какой же вывод для себя приходится сделать из этого? Идти пассивно вперед и, зажмурив глаза, свалиться в пропасть? Но во имя чего? Уклониться под первым предлогом от выпавшей мне «чести»? Хотя я и не заражен военным патриотическим шовинизмом, однако внутренний голос резко протестует против всякой мысли избежать риска гибели под влиянием одного шкурного эгоизма. Ведь не я один в таком положении: сотни тысяч солдат и матросов, механиков, врачей, офицеров, призванных из запаса, брошены в ту же пропасть волей царского самодержавия. Имеет ли право каждый в отдельности искать выхода для себя из этого тупика, прячась от военной опасности, путем «дезертирства»? Конечно, нет!

Преодолеть войну можно только общими силами, превратив ее в мощный протест против бессмысленной бойни и подняв борьбу против самой власти — виновницы кровавых жертв. И если меня стихийно захлестнула волна событий, то я все же не останусь одиноким, я буду всегда среди людей, втянутых против их воли в тот же водоворот.

Для Рожественского и других «верных слуг» разгром эскадры будет крушением того, чему они служат. Для тех же, кто стремится к освобождению от ненавистных цепей российского самодержавия, это событие должно предвещать лишь поворот истории России к новому, свободному этапу развития.

Итак, вперед без колебаний, без страха за личную судьбу! Наряду с риском есть шансы на победу над более опасным и близким врагом, чем адмирал Того!

И будущее при этих мыслях уже перестало мне представляться черной бездной. Впереди показалась заря рассвета. Мне стало легко, бодрость и вера в свои силы вернулись ко мне. Я не заметил, как пароход тихо подошел к пристани.

Мелькнули огни береговых фонарей.

Увлекаемый толпой, я сошел по сходням на берег и в предрассветной свежести зашагал к воротам порта, туда, где стоял у стенки «Орел».

Глава X. 2-я Тихоокеанская эскадра в Балтийском море. Ревель. Либава

17 сентября 1904 г. Кронштадтский Большой рейд. Сегодня по приказу адмирала Рожественского «Орел» вышел, наконец, на соединение с эскадрой. Но расстаться с Кронштадтом оказалось не так легко.

Выход назначен был на 12 часов. С трудом ушли в четыре. На рейде разворачивались с помощью двух буксиров полтора часа, но когда дали ход и попробовали выбраться на свободные воды Финского залива под своими машинами, то прочно сели на мель на Большом рейде за фортом Меньшикова у самого входа в фарватер, ведущий в море.

Дали задний ход и, сойдя с мели, разогнались, рассчитывая перескочить через местный бар, но устопорились окончательно, сев днищем на грунт. На корабле начался настоящий большой «аврал». Ввиду бесплодности всех усилий спустили паровой катер, и штурмана сделали точный промер глубин. К всеобщему удивлению было обнаружено, что на фарватере глубина была всего 27 футов, тогда как при съемке корабль имел по маркам среднее углубление 28 футов 6 дюймов, т. е. на полтора фута больше. Пришлось сообщить в порт флажным сигналом о случившемся и затребовать обратно отпущенные буксиры.

Вместо буксиров из порта на катере полным ходом прилетел сам «Бибишка», как прозвали на кораблях адмирала Бирилева. Когда командир доложил ему об обстоятельствах посадки на мель и о положении броненосца, Бирилев пришел в ярость и самоуверенно заявил, что все разговоры о мели — ерунда, если незадолго перед выходом «Орла» по тому же курсу прошла эскадра, а просто «командир не умеет управляться и вылез из фарватера».

Обиженный Юнг пробовал возражать, но разъяренное высокое начальство не желало слушать никаких резонов.

Решив дать урок всему составу броненосца — как надо управлять кораблем, «Бибишка» сам взобрался на верхний ходовой мостик и вступил в командование. По его приказу залились трелями боцманские дудки, раздался излюбленный сигнал времен парусного флота — «Все наверх!», и начался грандиозный спектакль по всем канонам военно-морского искусства. На палубу высыпали шестьсот матросов, еще не подозревающих, что от них потребуется. Было приказано офицерам и боцманам выстроить команду фронтом на полубаке,

спардеке и юте одного борта. По сигналу с мостика все 600 человек должны были одновременно перебегать на другой борт.

Целый час надрывались боцмана, а броненосец содрогался от топота матросских ног. Наблюдая это зрелище с кормового мостика, я соображал: 600 человек — 50 тонн; средняя перебежка — 50 футов; значит, кренящий момент — 2500 футо-тонн. Для корабля в 15000 тонн при метацентрической высоте в 3 фута на свободной воде получился бы крен от одной перебежки около 3 1/2 градусов. Значит, раскачать корабль возможно, если регулировать перебежку команды точно в соответствии с размахами корабля. Но из этой затеи ничего не получилось. Броненосец прочно сидел на грунте всей шириной своего днища, врезавшись в песок; от перебежек матросов никакого крена не получалось, а регулировать время перебежек оказалось невозможным из-за отсутствия на палубах свободного пространства. В узких проходах люди сбивались в кучу и, несмотря на отборную ругань боцманов, не успевали проскочить за 7 секунд на другой борт, а только давили друг друга.

Рецепт Бирилева, взятый от старых парусных кораблей с заостренным вертикальным килем и чистой верхней палубой, допускавшей свободную перебежку, оказался непригодным на новом броненосце. Наконец, убедившись в бесполезности затеянного гимнастического упражнения, «Бибишка» махнул на все рукой и скомандовал — «Отставить!» Он приказал вызвать из порта черпалку с буксирами, а сам после трудов тяжких сел на катер и изволил «отбыть» к себе в порт, сопровождаемый скрытыми ироническими улыбками всех офицеров, почтительно выстроившихся во фронт на шканцах у правого трапа.

Так как уже стемнело, то командир решил, что на сегодня развлечений достаточно, тем более что «утро вечера мудренее». Из-за аврала и приезда Бирилева обед запоздал, и в кают-компании сели за стол, когда уже совершенно стемнело.

Пришли пять буксиров, стянули «Орел» с мели назад, и он бросил якорь на более глубоком месте.

После обеда я вышел на палубу взглянуть на огни Кронштадта с моря. Спустилась темная сентябрьская ночь. За кормой во мраке мигали фонари Кронштадтского порта и города. С вышки Инженерного училища передавали световые сигналы «Орлу», а он отвечал яркими фосфорическими вспышками фонарей Табулевича.

На Большом рейде можно рассмотреть силуэты оставшихся судов 2-й эскадры: транспорта-мастерской «Камчатка» и крейсеров «Олег» и «Жемчуг». Рядом с ними стоит красавец парусный фрегат «Генерал-адмирал». Спокойное море лениво

дремлет. На корабле после дневной «полундры» все стихло, и команда мирно спит. Офицеры, наговорившись вдоволь по поводу дневных впечатлений, разбрелись по своим каютам, а я воспользовался свободным часом до сна, чтобы занести в тетрадь события первого дня столь блестяще начавшегося «похода».

18 сентября, 10 часов вечера. Сегодня с утра точным промером глубин установили расположение мели, которая преградила путь «Орлу». С обсерватории получено сообщение, что циклон в южной части Балтийского моря согнал воду, вследствие чего в Финском заливе получился сильный спад уровня.

На баре глубина колеблется от 27 до 28 футов, что совершенно недостаточно для прохода броненосца, хотя нашлись смельчаки, которые предлагали проскочить через мелкое место полным ходом. Но Бирилев на это не пошел и приказал немедленно прочистить для «Орла» фарватер и обставить его вешками. Три черпалки работают сегодня с раннего утра и по расчетам должны кончить черпание к ночи.

В 12 часов мои мастеровые, оставшиеся на корабле, пошабашили на обед, а в 2 часа я вызвал из порта «Охту» и разрешил им отправиться на берег. Близость города мешает ребятам отвлечься от притягательной силы суши, хотя из порта выбрались только вчера. У каждого оказалось в городе «нужное дело», а более солидные говорят, что нужно на поход до Ревеля припасти «харчи», так как на корабле им дают только остатки от команды. Но причина, видимо, в другом: сегодня суббота, и после шести дней у всех привычный предпраздничный «зуд». Надо же вознаградить себя за труды и «хлопнуть по косушке»!

В 4 часа я отправился на «Охте» в последний раз осмотреть старое пристанище «Орла» и забрать из его уже опустошенных кладовых последние остатки.

К шести часам вечера вернулся на корабль вместе с моими мастеровыми, отпущенными на берег. Несколько человек оказались уже с порядочным креном после встречи с друзьями «на бережишке».

Вчера я не успел отметить один забавный эпизод, происшедший в самый разгар аврала при посадке на мель. Когда корабль окончательно устопорился, я находился наверху у грот-мачты и следил за спуском катера на воду, проверяя правильность оснастки стрелы. В это время ко мне прибежал вахтенный и, держа под козырек, доложил:

— Ваше благородие, вас внизу ваш брат спрашивают.

Ничего не понимая, я с удивлением переспросил:

— Какой брат? У меня на корабле никакого брата нет.

Но вахтенный продолжал стоять на своем:

— Не могу знать, а только они говорят, что они ваш брат, и просили вас вызвать.

В полном недоумении я машинально задал вопрос:

— Да где же он?

— В вашей каюте дожидают.

Теряясь в догадках, спускаюсь вниз, чтобы выяснить эту таинственную историю. Менее всего я, конечно, мог предполагать, чтобы здесь, в 5 километрах от порта, на ходу корабля, мог внезапно объявиться мой брат студент, проводивший каникулы в Белгороде у родителей.

Но моему удивлению не было границ, когда, действительно, у себя в каюте я нашел брата, которого не видел с весны.

— Вася, как ты сюда забрался? С неба свалился или спрятался на корабле?

Он разъяснил мне тайну своего появления:

— Дело гораздо проще, чем тебе кажется. Я приехал сегодня в Кронштадт, чтобы проститься с тобой. Прихожу в порт и вижу, что ваш броненосец дымит и готовится к уходу. Тогда, не теряя времени, я нанял ялик и погнался за «Орлом», рассчитывая, что, быть может, броненосец остановится на Большом рейде. Но вижу — он на моих глазах уходит дальше в море. Я уже было потерял надежду повидать тебя. На мое счастье вы сели на мель. Воспользовавшись этой задержкой, я причалил на ялике к корме и перелез через решетку на балкон.

Я был поражен.

— И тебя при этом никто не задержал?

— Нет, все прошло очень просто. На корме в этот момент никого не было, и я с балкона прошел в кают-компанию, где встретил вестовых и просил разыскать тебя. Они и указали мне твою каюту.

Простота и непринужденность этого оригинального способа проникнуть на боевой корабль в открытом море постороннему человеку, да еще в военное время, меня совершенно ошеломили. Очевидно, в связи с авралом на корабле все офицеры были наверху и в кают-компании никого не было в тот момент, когда брат брал наш корабль «на абордаж». Часового на корме у флага также не было, потому что корабль считался на ходу, хотя уже сидел на мели, и флаг остался висеть на гафеле.

Но раз проникновение моего брата на корабль прошло благополучно и не вызвало никакой тревоги, то оставалось только надлежащим образом использовать неожиданное свидание. И я поспешил принять все необходимые меры, дав брату соответственные инструкции.

— Вот что, Вася. Я отпущу твоего яличника, и ты останешься

у нас обедать. А вечером я устрою тебе возможность вернуться в город на нашем катере. Но прежде всего займись своим туалетом и приведи себя в относительный порядок. Надень мою белую рубашку с воротничком и галстуком, пригладь волосы и почистись, а я пойду к вахтенному начальнику и сообщу, что у меня гость, легализую, твое пребывание на корабле.

В кают-компании по случаю выхода в море присутствовал на обеде сам командир. Я представил ему и старшему офицеру брата и даже рассказал в шутливом тоне, как ему удалось проникнуть на ходу в море на корабль. Все было принято очень мило. Присутствие студента за столом никого не стесняло и не шокировало, он был гость кают-компании и через короткое время уже чувствовал себя совершенно непринужденно. Атмосфера товарищеской простоты и кают-компанейской свободы моряков произвела на брата самое выгодное и подкупающее впечатление.

Застольный обеденный разговор, как всегда, протекал в форме оживленной шутливой «перестрелки» между быстро возникающими и так же быстро распадающимися группировками. Мишенью для обстрела поочереди оказались: штурмана — в связи с посадкой на мель, старший доктор — с обеденным меню, мимоходом зацепили священника. Потом артиллеристы дружно «взяли в работу» механиков, но те дали надлежащий отпор и не остались в долгу. Вслед за этим «бригада мичманов» сделала дежурным блюдом «Бибишку», и веселые остряки не пожалели ярких красок, чтобы выставить его в самом комичном виде с неудачным экспериментом раскачивания броненосца перебежками команды. От меня потребовали справки, насколько реальна была эта затея.

Командир делал вид, что занят дружеской беседой со старшим врачом Макаровым, его соплавателем на «Генерал-адмирале», но он, несомненно, прислушивался к остротам мичманов и по его лицу скользила одобрительная улыбка. Кое-кто из лейтенантов привел несколько эпизодов из служебной карьеры Бирилева, известного во флоте экстравагантными выходками и претензиями на оригинальность. А старший офицер, со своей стороны, дорисовал портрет этого старого адмирала несколькими яркими мазками, рассказав о страсти Бирилева к собиранию иностранных орденов, за которыми он устраивал целые морские «крестовые походы» и успел увесить разноцветными звездами, лентами и крестами не только всю грудь с обоих бортов, но и живот до самой портупеи.

После сытного и здорового флотского обеда я успел провести брата по палубам и мостикам корабля, продемонстрировал ему устройство 12-дюймовой башни и спустился с ним в царство

механиков — в машинное отделение, блестевшее новенькой машиной.

Необычайная сложность и взаимная связанность всего технического оборудования корабля произвели на него огромное впечатление. После обхода корабля мы еще около часу провели в моей каюте, разговаривая о семейных делах.

Наконец, с вахты пришли предупредить:

— Через десять минут отваливает катер в порт.

Я просил брата описать родителям свои впечатления от визита на «Орел», чтобы они хоть отчасти могли представить себе, в каких условиях мне предстоит идти в далекий поход.

Перед сном я вышел на ют подышать свежим воздухом и взглянуть, какие предзнаменования сулит погода на предстоящий завтра переход до Ревеля. Небо было испещрено ярким узором северных созвездий, к которым я так привык в наших широтах. Было тихо, и отблеск звезд переливался дрожащим блеском на спокойной поверхности воды. В пяти кабельтовых от «Орла» непрерывно работала группа из трех землечерпалок с целым флотом землеотвозных «грязнух» и буксиров. Скрежет и визг черпаковых рам явственно доносился до «Орла». Их темные силуэты, залитые светом дуговых фонарей, четко врезались в ночное небо, а любопытные лучи прожекторов изредка скользили по их корпусам.

По словам вахтенного начальника, работа расчистки фарватера уже заканчивается и мы снимемся с якоря на рассвете.

19 сентября. Сегодня в 5 часов утра «Орел», наконец, покинул Кронштадтский рейд, благополучно прошел по прочерпанному фарватеру и вышел в Финский залив. Идем на присоединение к остальной эскадре в Ревель. Я пропустил съемку с якоря и, выйдя утром на спардек, уже не мог рассмотреть на горизонте за кормой покинутый Кронштадт. Мы — в открытом море, дует свежий ветер и гонит курчавые волны навстречу кораблю, который оказывается весьма чувствительным к килевой качке. Хотя броненосец и не делает заметных размахов, но его палуба уже утратила неподвижность твердой земли и приобрела собственные перемещения в пространстве, которые увлекают всех находящихся на ней.

Итак — рубикон перейден, поход начался.

Зайдем мимоходом в Ревель, затем заглянем в Либаву, а далее через три океана должны будем направиться к берегам страны «восходящего солнца».

Волна событий захлестнула меня и закрутила, как ничтожную песчинку. Отныне я превращаюсь лишь в один из многочисленных винтиков страшной боевой машины. Мое

будущее и моя жизнь теперь целиком связаны с «Орлом», к которому я прикован службой, а он входит в эскадру, судьбу которой я должен буду разделить.

22 сентября. Ревельский рейд. Два дня я не мог выбрать свободной минуты, чтобы занести хоть несколько строк в свою тетрадь. Мой первый морской переход прошел почти незаметно. На ходу все работы шли своим чередом, так же, как в порту у стенки. Приходится усиленно торопиться с окончанием последних недоделок, так как командир предупредил меня, что вскоре после прихода в Ревель все рабочие будут отправлены обратно в Петербург. В дальнейшем оставшиеся работы уже придется производить судовыми средствами, пользуясь специально выделенными людьми.

Ревельский берег показался неясным очертанием на горизонте впереди по курсу в прозрачном воздухе сентябрьского прохладного утра. К одиннадцати часам мы вошли в прибрежные воды, усеянные мелкими островками, среди которых из глубины морской поднимались, как белые свечи, высокие маяки, укрепленные на скрытых подводных скалах. В проливах шхер кое-где замелькали паруса. Море потеряло свой угрюмый сизо-стальной отлив пресноводного залива, столь знакомый мне по Кронштадту. Появились более нежные оттенки морской лазури, а осеннее солнце ласкало своими косыми, уже не греющими лучами уютные близкие берега.

Наконец, на горизонте обрисовался стрельчатый контур Ревеля с его старинными готическими соборами, башнями и зубчатыми стенами по контурам холмов и утесов.

Полуденное солнце светило нам прямо в глаза, и четкие силуэты зданий казались врезанными в светлое небо, а у самой линии воды на фоне берега выделялись темные грозные корпуса наших будущих спутников: броненосцев и крейсеров 2-й Тихоокеанской эскадры.

В час дня «Орел» бросил якорь на Ревельском рейде в указанном ему месте между «Бородино» и «Ослябя».

23 сентября. Сегодня я отпустил с «Орла» всех своих рабочих. Закончено производство работ средствами Петербургского порта. Теперь в глазах судового начальства я перестаю быть представителем постороннего и даже враждебного мира, от которого можно что-то требовать, и становлюсь общепризнанным членом судового состава корабля.

Мои мастеровые за последний месяц достройки порядком истрепались, но зато успели накопить деньжишек и теперь рвались по домам с корабля, где их рассматривали как «чужаков». Пребывание их здесь было далеко не сладким. С уходом 17

сентября из Кронштадтского порта они оказались на положении пасынков. На судне, не принадлежа к составу команды, они не имели специально оборудованного жилого помещения и были вынуждены ютиться по разным закоулкам, стараясь не попадаться судовому начальству, в глазах которого они являлись носителями беспорядка на корабле. Кормили рабочих плохо, а в Ревеле на берег не пустили на том основании, что и команда не имеет разрешения на сношения с берегом. В действительности же эта мера являлась предосторожностью ввиду ожидаемого царского смотра флота перед уходом в заграничное плавание.

Почти каждый день мне приходилось обращаться с жалобами к старшему офицеру по поводу разных притеснений рабочих низшим судовым начальством, чрезмерно усердным по части наведения порядка.

Всего в Ревель на корабле прибыло 95 рабочих разных цехов. Сегодня утром мне удалось добиться у старшего офицера разрешения на отпуск в город указателя Ивана Яковлева и старшего клепальщика старика Ефимова, лично поручившись за их «благонадежность». Очень уж они просили меня устроить им возможность побывать на берегу, ссылаясь на желание повидаться со своими родственниками.

За Яковлева я сам сделал всю работу, развел людей по местам, выдал инструмент, материал и дал все указания, что надо выполнить. Во время обеда вестовой доложил мне, что один из мастеровых просит меня выйти на минуту из кают-компании, так как ему надо срочно что-то мне сообщить.

Обеспокоенный, я вышел в коридор к своей каюте, где столпился весь мой народ. Сначала я подумал, что опять вышло очередное недоразумение и сейчас придется идти объясняться со старшим офицером, но вижу — лица у всех торжественные. Впереди, отдельно от общей массы, в качестве представителей стоят отпущенные мной утром на берег клепальщик Ефимов и указатель Яковлев с плотником Андреевым в виде подкрепления. В руках у них — традиционные дары: икона «Николы-угодника», покровителя плавающих моряков, лампада к ней и серебряный подстаканник с ложечкой.

Когда я подошел к группе, старик Ефимов дрожащим от волнения голосом обратился ко мне с приветственной речью по-простонародному, на «ты», и просил принять от всех рабочих их скромное подношение в память совместной работы на «Орле». Все были крайне взволнованы, напутствовали меня в поход и на войну, желали благополучного возвращения, что бы снова и далее работать с ними в порту, благодарили за все заботы и доброе отношение к ним.

Искренность их простых чувств и наивных слов глубоко меня растрогала. Я в свою очередь благодарил всех за честную работу, за доверие и на прощание со всеми по-русски перецеловался, а тем, с которыми был ближе связан по работе, подарил свои карточки «на добрую память».

После этого, до отправки мастеровых на берег, я был занят приведением в порядок расчетов с ними и через Яковлева отправил бухгалтерии порта все ведомости о проработанных часах. Приняв от указателя и бригадиров по спискам весь казенный инструмент, я получил от старшего офицера катер и два баркаса для переброски мастеровых на пристань.

И когда последний мастеровой торопливо сбежал вниз по трапу со своим походным сундучком, мне вдруг показалось, что корабль опустел, а я лишился своих близких, к которым за пять месяцев искренно привязался, и теперь остался одиноким в еще чужой для меня среде.

Стоя на срезе броненосца, я еще долго махал им фуражкой, пока можно было разобрать лица отъезжающих, а они кричали мне в ответ всякие добрые пожелания.

Но не успел еще катер с двумя баркасами на буксире скрыться из вида, как мне передали с вахты, что адмирал по семафору требует на «Суворов» к 4 часам всех корабельных инженеров с эскадры.

В назначенное время я отправился на «Суворов».

Выяснилось, что флагманский инженер Политовский, воспользовавшись присутствием на рейде всех броненосцев, созвал на техническое совещание подчиненных ему корабельных инженеров.

Заседание происходило в просторной каюте Политовского, где я встретил своих товарищей выпуска 1903 г. — Шангина и Зданкевича. Шангин с «Бородино» доложил, что накануне ему удалось определить положение центра тяжести корабля и проверить его начальную остойчивость, воспользовавшись затоплением двух бортовых отделений.

Результаты проверки начальной остойчивости «Бородино» получились малоутешительные. Метацентрическая высота определилась не более 2 1/2 футов вместо 4 по проекту. Причина уменьшения начальной остойчивости — ненормальная походная нагрузка всех новых броненосцев. При такой остойчивости можно с соответствующими мерами предосторожности идти в океанское плавание, но вступать в бой в таком состоянии было бы рискованно, так как всякий крен легко мог бы перейти за предельный угол, что при наличии пробоин в небронированном борту грозило бы опрокидыванием.

Политовский поручил Шангину срочно составить по этому вопросу обстоятельный доклад для Морского Технического комитета, а сам обещал доложить адмиралу.

Я сообщил об окончании всех работ на «Орле» и отправке последних рабочих. «Орел» догнал по готовности остальные новые броненосцы, хотя и не прошел полного курса всех программных испытаний.

Политовский предложил обратить особенное внимание на работу рулевых устройств, которые, как показал первый опыт, на всех кораблях пошаливают. Из-за этого возможен при эскадренном плавании ряд крупных неприятностей.

После совещания мы около часа провели в общей беседе, делясь первыми наблюдениями над кораблями и впечатлениями от соприкосновения с судовой обстановкой.

Назначение инженеров из числа строителей кораблей в плавание было встречено всеобщим одобрением, и они повсюду нашли внимательное и товарищеское отношение к себе. Это говорит о том, что новые веяния жизни и требования военной обстановки пробили брешь кастовой замкнутости офицерского состава.

Я вернулся на «Орел» лишь за пять минут до спуска флага. Вечером по сигналу с «Суворова» всем кораблям было приказано откинуть противоминные сети. После первого перехода морем сеть на «Орле» не пожелала отвалиться от борта, как ее ни тянули шпилем. Пришлось прибегнуть к помощи парового катера и завести на него конец от носового шеста. Только когда катер дал ход и выдраил трос как струну, заржавевший шарнир первого шеста, наконец, повернулся, шест отошел от борта и потянул за собой остальные, после чего сеть разом шлепнулась с полок в воду, как распустившаяся штора.

Едва успели закрепить сеть, как была пробита «боевая тревога». Началось учение отражения минной атаки всей эскадрой. По первому выстрелу все корабли моментально открыли прожектора, которые быстро нащупали в море щит на буксире у миноносца.

Началась бешеная пальба из казематов и батареи наших 75-миллиметровых орудий, в то время как на мостиках над головой хлопали двадцать 47-миллиметровых скорострелок. По палубам катились из погребов всё новые беседки с патронами, горячка захватила корабль, родилось ощущение опасности минной атаки. Под конец комендоры пришли в азарт и развили большую скорострельность.

В нашей кормовой гостиной то и дело ухали четыре 75-миллиметровые пушки, а рядом в кают-компании свободные от

артиллерийского учения офицеры и механики пили чай, болтали и бренчали на балалайках. Должно быть, после тренировки такая же непринужденность выработается и на театре военных действий.

Я стараюсь не упустить ни одного аврала или интересной судовой работы, чтобы скорее проникнуться духом морской службы. Поэтому все происходящее на мостиках, в палубах и в башнях меня завлекает не меньше, чем трюмы и работа механизмов.

Сейчас же после вечернего чая я скрылся в свою каюту, наслаждаясь ощущением наступившего покоя. Больше никто меня не дергает и не надо куда-то спешить, о чем-то срочно заботиться. Мысли легко перескакивают с одного предмета на другой, перебирая дневные впечатления, и хочется оставить от них хоть мимолетный след на бумаге.

Больше всего сегодня врезалась мне в память сцена прощания на корабле с портовыми рабочими. Как сейчас, вижу их сгрудившуюся шеренгу с типичными и выразительными фигурами представителей рабочего класса. Впереди — бородатый, уже поседевший гигант клепальщик Ефимов и рядом небольшой, рыжеватый, с умными глазами плотник Андреев, а справа от него — указатель Яковлев с образом «Николы-угодника» на руках. Своего будущего святого покровителя я уже пристроил на книжной полке вместе с моей походной библиотекой. Как ни наивен этот традиционный дар, но для меня ценны искренние чувства, вложенные в него. Сегодняшний день отчасти рассеял мучившие меня сомнения в бесцельности моей летней работы. Значит, в ней есть и другая сторона, помимо разрешения чисто технических задач. За это время я нашел путь к сближению с рабочей массой, научился ее понимать, ладить с ней и внушать личное доверие. А теперь передо мной новая задача: войти в общую жизнь с окружающей меня морской средой офицеров и матросов. И я верю, что, оставаясь самим собой, сближаясь с людьми на почве будущего дела, я не останусь одиноким и чужим.

25 сентября. Ревель. Вчера я в первый раз выбрался на берег посмотреть незнакомый город. Хотя я отправился с первым катером, однако пришлось сначала полдня потратить на приемку срочного груза, прибывшего для «Орла» из Петербургского порта.

Во время мытарств по дебрям Ревельской портовой конторы я встретил Шангина с «Бородино», а затем и других корабельщиков, прибывших по аналогичному делу.

Все явились в Порт для получения на броненосцы обрезанных дюймовых броневых листов для прикрытия просветов боевых

рубок от осколков разрывных снарядов.

Печальный опыт Тихоокеанской эскадры в решающих боях 28 июля и 1 августа обнаружил, что грибовидные крыши боевых рубок, перекрывающие вертикальные толстые броневые стенки, улавливают все осколки, отраженные снизу, и направляют их внутрь рубок. Именно эта роковая причина и повела за собой повреждение рулевого штурвала на «Цесаревиче» и выход из строя всего находившегося в рубке командного состава корабля. Для предохранения броненосцев 2-й эскадры от таких случайных, но крайне опасных повреждений по приказу Технического комитета были изготовлены раскроенные добавочные козырьки из тонкой противоосколочной брони, которые нам поручается установить во время похода в просветах боевых рубок горизонтально на торцах вертикальных броневых плит. Работа эта возложена на судовых корабельных инженеров.

Приняв на вокзале груз и организовав доставку его на наши корабли, мы с Шангиным решили обойти Ревель, привлекавший наше внимание колоритом старины и своеобразием готической архитектуры средневековья. Его чистые мощеные улицы извилисты, узки, цепляются за скалистые склоны возвышенностей и часто одной стороной прилегают к подрубленной горе. Старые, поседевшие от времени дома, точно крепостные сооружения, сложены из серого штучного камня и носят на себе следы разрушений, нанесенных столетиями. Своими крепкими стенами со множеством узких бойниц и крутыми высокими крышами, покрытыми черепицей, они напоминают о временах тевтонских рыцарей и ганзейского торгового морского союза, мечом и копьем завоевавших эти берега.

Резким диссонансом среди этой старинной готической архитектуры выделяется на площади в центре города русский собор. Огромное белое здание кубической формы с тяжелым круглым куполом э центре и четырьмя фонарями по углам является ярким воплощением российской казенщины.

Вокруг русского собора расположены протестантские и католические церкви. Их здания своими очертаниями мало отличаются от окружающих ревельских домов. Те же ровные стены без колонн, фронтонов и архитектурных украшений, такая же крутая черепичная крыша, и только на переднем фасаде возвышается уходящая ввысь колокольня.

К берегу моря город заканчивается крутым обрывом, который старые деспоты-бароны увенчали неприступной стеной, ограждавшей их замки.

Я любовался этими средневековыми дворцами в виде крепостей и замков со рвами, массивными воротами и

подъемными мостами, лепившимися по уступам обрывов. После недельного затворничества на корабле эта первая прогулка на берег встряхнула меня. Возвращаясь к себе, я уже ощутил свойственное моряку настроение, что корабль — это мой родной дом, а берег — мимолетное развлечение.

За обедом старший офицер предупредил, что назавтра к 12 часам назначен царский смотр флота. Николай лично посетит боевые корабли, а поэтому необходимо все помещения и верхние палубы привести в надлежащий порядок. Офицерам — быть в полной парадной форме при орденах, команду одеть в обмундирование первого срока и тщательно проверить. Ротным командирам — удостовериться в чистоте и исправности своих помещений, осмотреть людей. Это сообщение вызвало длительные разговоры в кают-компании, затянувшиеся до полуночи. Раз царь решился покинуть Царское Село, чтобы проститься с эскадрой, значит, ее отправка — дело окончательно решенное.

Но из этого факта можно сделать самые противоположные выводы. Оптимисты, думающие, что наша эскадра принесет перелом на театре войны, готовы усматривать в решении правительства послать в Тихий океан наше сборище кораблей как доказательство его полной уверенности в успехе намеченной экспедиции.

Более искушенные в зигзагах нашей морской политики, в том числе сам старший офицер Шведе, доктор Макаров и второй артиллерист лейтенант Гирс, принадлежат к числу скептиков и пессимистов. Они уже давно изверились в том, что действия нашего командования в какой-либо мере строятся на расчетах и стратегических планах, а поэтому видят во всем лишь слепую и фатальную силу инерции.

С подготовкой 2-й эскадры наделали столько шуму на весь мир, что теперь уже поздно идти назад. Это было бы равносильно признанию проигрыша всей кампании. Поэтому правительство и Морское министерство лишь делают вид, что они уверены в успехе, и спешат до зимы вытолкать эскадру из замерзающего Балтийского моря. Если же поход отложить до весны, то за этот срок Артур падет, Тихоокеанская эскадра будет ликвидирована, а Маньчжурская армия, окончательно лишенная поддержки флота, очутится в тяжелом положении.

Эскадру охватило напряженное ожидание, что скажет завтра на смотру царь. Ведь должен же он приподнять завесу тайны и, посылая людей на подвиг, хоть намеком ответить на мучавший каждого вопрос: какие же задачи будут возложены на 2-ю эскадру при явной слабости ее сил и невыгодах ее стратегического

положения? Наша «орловская» молодежь волнуется и шумит, но старший офицер сдержанно относится к надеждам мичманов услышать откровения от «венценосного вождя» насчет нашей будущей службы. Старший офицер только задумчиво крутит свой длинный ус. Ответил за него Гирс, который в конце концов сказал:

— К чему обманывать себя? Ведь «он» сам знает меньше нашего, зачем приходится посылать эскадру, а сказать он может лишь те шаблонные фразы, которые ему вложат в уста. Весь завтрашний смотр — это просто очередная политическая бутафория.

После этих слов старший офицер, сочувственно слушавший Гирса, махнул рукой и скомандовал: — Ну, кажется, договорились до точки. Все ясно! Больше ничего умного не выдумаете. Стоп на этом! Марш спать по каютам, а завтра вставать с зарей!

26 сентября. Царский смотр. В ожидании прибытия царя одновременно с утренним подъемом флага все корабли эскадры расцветились праздничным убранством. Сначала с вахты сообщили, что прибытия царя ждут к 10 часам, затем было передано по эскадре, что надо ждать его не ранее трех.

Накануне был серый осенний день, а сегодня солнце ярко светило и разукрашенная гирляндами пестрых флагов, нарядная колонна броненосцев и крейсеров блистала свежевыкрашенными бортами. С моря дул свежий ветер и гнал к берегу белые гребешки, которые, пробегая вдоль бортов, изредка накрывали нижнюю площадку парадного трапа.

На «Орле» приборка идет уже несколько дней. Казалось, корабль совсем преобразился, очистившись от портовой грязи, а все-таки Рожественский утром, проходя на катере мимо «Орла», ругался так, как способен к этому словоизвержению только моряк. Привычным морским глазом Рожественский сразу уловил, что корабль — еще новичок в образцовой морской службе и судовые порядки на нем еще не налажены. Адмиралу бросилось в глаза, что топрики шлюпбалок выбраны не втугую, а пеньковые бухты подъемных талей уложены не на месте.

В ожидании смотра офицеры с утра облачились в шитые золотом мундиры и надели треуголки. Блестящие палаши на портупеях стесняли их беготню по трапам вверх и вниз.

Долго сидели в кают-компании, как институтки перед выходом директрисы, и от скуки развлекались тем, что «разыгрывали» каждого спускающегося с верхней палубы, сообщая ему самые невероятные новости, будто бы только что полученные с командного мостика. Когда же пришедший

обалдевал от неожиданности, принимая всерьез ошеломляющее сообщение, все хохотали, как школьники.

Наконец, сверху сообщили в кают-компанию, что царский катер подходит к нашему соседу в колонне — «Ослябя». Через 20 минут Николай со свитой уже поднимался по правому трапу на спардек «Орла».

Выстроенная фронтом по левому борту команда напряженно замерла. Офицеры стояли против парадного трапа с соблюдением старшинства в чинах, сначала флотские офицеры, затем механики и врачи. Я оказался на самом правом фланге и замыкал офицерскую шеренгу.

Николай поднялся на палубу в сопровождении Рожественского, генерал-адмирала Алексея Александровича, морского министра Авелана, далее следовали младшие флагманы адмиралы Фелькерзам и Энквист, министр двора Фредерике, какие-то штатские и, наконец, жандармский генерал.

Николай, проходя вдоль фронта офицеров, каждому подавал руку. Командир называл фамилию и должность представляемого офицера, а царь удостаивал его несколькими «милостивыми словами», которые обыкновенно относились к его родословной. Николай хорошо запоминал чины, фамилии и лица, а также всякие незначительные эпизоды из прежней службы офицеров, и на смотрах старался показать свою осведомленность.

По мере того, как он продвигался вдоль фронта, головы всех поворачивались в его сторону. Я видел, что он задержался около лейтенанта Гирса, слышал предложенные ему вопросы сначала о его родне, затем о службе на Востоке в составе Тихоокеанской эскадры. Следующая, более длительная остановка царя была около мичмана Бубнова. Незначительность заурядного и уже сильно помятого царского лица и тусклое выражение его оловянных глаз не могли быть скрыты даже под маской деланой любезной улыбки, раз и навсегда застывшей на его будничном лице. Хотя он был в форме капитана 1-го ранга, но морской мундир сидел на нем «по-сухопутному», а походка выдавала непривычку к палубе корабля.[14]

Насколько более импонирующей и внушительной рядом с царем была фигура адмирала Рожественского, который хотя и держался сзади Николая, но, казалось, заслонял его собой!

Поровнявшись со мной и услышав от командира, что я корабельный инженер, он сказал: «На «Ослябя также был корабельный инженер» — и, обращаясь к Рожественскому, спросил: «Разве на все броненосцы назначены инженеры-строители кораблей?», — на что командующий дал краткое объяснение.

Я смотрел ему прямо в глаза. Один момент он сделал движение, как будто собирался обратиться ко мне с очередным любезным вопросом, но раздумал и направился далее, к фронту команды.

— Здорово, молодцы! — прозвучало негромкое обращение царя к 900 матросам.

— Здравия жлаем, ваше императское велй-чество! — нестройно прокатилось по рядам. Несколько десятков глоток на левом фланге рявкнули с опозданием на три секунды, и Рожественский сделал презрительную гримасу командиру, а на боцмана Сайма сверкнул глазами.

Николай поднялся на средний переходный мостик и, стоя на этой возвышенной трибуне, обращаясь к команде, произнес следующую краткую речь:

— Надеюсь, братцы, вы поддержите славу русского флота, в историю которого ваши товарищи на Востоке вписали столько громких подвигов, и отомстите за «Варяга» и «Корейца» дерзкому врагу, который нарушил спокойствие нашей матушки России.

Затем, повернувшись к офицерам, он добавил:

— Желаю вам всем, господа офицеры, победоносного похода и благополучного возвращения целыми и невредимыми на Родину.

При этих словах он пробежал глазами по фронту, как бы стараясь угадать, кому, вопреки его пожеланиям, предопределена близкая гибель. Выполнив весь смотровый ритуал, Николай направился на следующий корабль в колонне броненосцев — «Бородино».

В самый момент его отъезда произошел комический эпизод, доставивший всей команде немалое развлечение. Героем инцидента оказался наш судовой пес, которого по приходе в Ревель один из наших мичманов подобрал на стенке порта и привез на корабль. В кают-компании по этому случаю в тот же день были устроены веселые «крестины» с соответствующим возлиянием, а псу по общему решению наречено имя «Вторник», в память того знаменательного дня, когда он был принят в штат корабля и зачислен в плавание на «морское довольствие». С этого времени «Вторник» числится, по словам наших мичманов, в качестве «неприкосновенного запаса санитарной комиссии», ведающей под председательством старшего врача столом кают-компании.

Пес из породы «потомственных» дворняжек оказался весьма толковым и смышленым. Он, видимо, уже до этого получил надлежащее морское воспитание, быстро привык к своему кораблю, знал всю «орловскую» команду и офицеров, изучил

расписание катеров и, как истый моряк, отправлялся на берег с утренним катером погулять и развлечься со своими знакомыми в порту, а с последним катером возвращался домой, являясь на дамбу по свистку катерного старшины.

Перед смотром старший офицер приказал боцману запереть «Вторника», чтобы он не путался под ногами. Однако псу не понравилось сидеть взаперти, и он начал шумно звать на помощь, пока кто-то не выпустил его из заключения. «Вторник» помчался на спардек узнать, что там происходит, чтобы принять посильное участие в торжестве.

Увидев фронт команды, он стремглав пронесся мимо него и бросился к парадному трапу. Заметив внизу у площадки готовый к отходу царский катер, он немедленно решил прокатиться на берег и кубарем покатился по ступенькам вниз. Но когда он уже намеревался перескочить на нос катера, два мичмана, стоявших фалрепными на нижней площадке трапа, успели ухватить его за уши и заставили лечь. Спрятать его было некуда, так как Николай в этот момент уже спускался вниз. Садясь в катер, он должен был переступить через «Вторника», при этом он потрепал пса по голове, а за ним — и вся свита, даже Рожественский, метавший молнии на старшего офицера.

Когда, наконец, царский катер благополучно отвалил от борта «Орла» и мичманы отпустили «Вторника», старший офицер, обращаясь к боцману Сайму, с чувством произнес:

— Эх, балда, старая ворона, не сумел даже как должно кобеля привязать!

На это боцман виновато оправдывался:

— Да он, ваше высокоблагородие, сукин сын, чтоб ему сдохнуть, такой хитрый, ну прямо как озорной матрос. Ума не приложу, как он отвязался и дверь открыл.

За обедом и весь вечер в кают-компании обсуждались дневные события. Как ни шаблонны и бессодержательны были заученные слова Николая, обращенные к судовому составу «Орла», однако они ясно показали, что, вопреки разным слухам, глубокомысленным догадкам и затаенным надеждам некоторых старичков, эскадра посылается не просто для дипломатических разговоров, а предназначается для боевых целей на театре войны. На нее даже возлагается надежда перетянуть чашу весов военного успеха на нашу сторону и решить исход всей дальневосточной кампании. Нам точно не известны те мотивы, какие побуждают правительственные сферы бросить эскадру в пропасть без каких-либо разумных надежд на успех. Видимо, эскадра стала очередной разменной монетой или, вернее, «последней ставкой» в азартной политической игре.

Окончательное решение о посылке эскадры на театр войны было принято 10 августа на закрытом государственном совещании в Царском Селе под председательством Николая, при участии генерал-адмирала Алексея, великого князя Александра Михайловича, министров военного, морского и иностранных дел, а также командующего эскадрой адмирала Рожественского. Последний особенно энергично стоял за осуществление этой экспедиции.

Но ведь именно ему лучше всех известна недостаточная боевая ценность наспех собранной, плохо укомплектованной и необученной эскадры. Что же именно заставляет его поддерживать иллюзии правительства? Конечно, он не верит, что наши пять современных боевых кораблей, не имеющих никакой военной тренировки, одолеют 12 японских, уже имеющих большой опыт боев.

Пока шло снаряжение 2-й эскадры, соотношение сил на море резко изменилось против нас. Неужели же Рожественский, один из главных инициаторов похода, не решается теперь ясно поставить вопрос о задачах и наличных силах 2-й эскадры только потому, что не хочет возбудить подозрений о недостатке мужества и силы воли перед опасностью гибели флота?

Безнадежность похода вырисовалась в словах старшего офицера Шведе, который, когда за обедом зашла речь о словах Николая, обращенных к составу «Орла», сказал:

— Н-да! его бы устами да мед пить!

Разбить вдребезги адмирала Того со всем его флотом, а самим благополучно вернуться целыми и невредимыми! И это говорят нам в напутствие после того, как гораздо более сильная и лучше подготовленная 1-я эскадра фактически развеяна по ветру и сведена на-нет! Что же это, нас за дураков или малых ребят считают, преподнося такие благопожелания?

Поневоле закрадывается мысль: не является ли посылка эскадры лишь заблаговременной подготовкой благоприятной дипломатической обстановки перед заключением мира?

Естественно, если правительство и военное командований будут разрабатывать такие планы, то они должны скрывать свои истинные намерения даже от личного состава флота до наступления момента их осуществления.

27 сентября. Эскадра заканчивает расчеты с берегом и завтра выступает по назначению. Как выясняется, по пути будет заход эскадры в Либаву, последний русский порт перед выходом в чужие моря. В Либаве примем полный запас угля для первого дальнего перехода.

С других кораблей эскадры до нас доходят сведения об

интересных подробностях вчерашнего смотра.

На «Александре III» Николай, обратившись к офицерам, только сказал:

— Помните, что ваш корабль носит имя моего покойного отца.

На «Суворове» во время смотра присутствовал германский военно-морской агент. Он подробно ознакомился с броненосцем и откровенно высказал командиру «Суворова» капитану 1-го ранга Игнациусу свое мнение о состоянии корабля. Германский моряк был поражен большим количеством горючих материалов, загромождавших верхние помещения броненосца. Особенно он обратил внимание на недопустимость деревянной отделки верхних рубок, адмиральского помещения, кают-компании и всех офицерских кают.

По его словам, на германских кораблях допускается только металлическая мебель. В военное время ковры, занавеси, шторы и мягкие кресла в кают-компании, гостиных и офицерских помещениях вообще запрещены. В заключение он сказал, что в германском флоте командир был бы немедленно отдан под суд за подобное состояние корабля перед боем.

Игнациус возражал, утверждая, что опыт артурских боев не подтвердил опасности пожаров, а нашей эскадре предстоит тяжелый поход в жарком климате. Сохранение некоторого комфорта необходимо для поддержания сил личного состава, а перед боем все горючее можно удалить.

Из штаба командующего имеются некоторые сведения о предстоящем маршруте эскадры. В Гибралтаре произойдет разделение эскадры на два отряда. Тяжелые броненосцы с большой осадкой и большие крейсера под командованием Рожественского пойдут вокруг Африки, обогнут мыс Доброй Надежды. Соединение со вторым отрядом — адмирала Фелькерзама произойдет в водах Индийского океана у берегов Мадагаскара. В этот отряд войдут два старых броненосца «Сисой» и «Наварин», три легких крейсера, миноносцы и транспорты. Маршрут Фелькерзама от Гибралтара — через Средиземное море и Суэцкий канал, Красное море до Мадагаскара. Предполагается, что по пути оба отряда будут делать остановки, заходя в порты французских колоний для погрузки угля.

В каких именно пунктах предвидятся промежуточные остановки, пока неизвестно, и это придает всему походу особый интерес.

Из дипломатических источников имеются сведения, что японцы весьма встревожены русскими приготовлениями и готовят нападения на эскадру по пути ее следования. Надо ожидать таких

попыток в проливах Балтийского моря и у берегов Европы. Адмирал это учитывает и принимает меры к охране эскадры.

Как много труда потребовалось для снаряжения эскадры, но во сколько раз большее напряжение сил необходимо, чтобы довести ее до театра военных действий! И какая сложная организация нужна, чтобы обеспечить осуществление похода такой громоздкой эскадры. Только абсолютная вера ее командующего в успех этого предприятия и высокий подъем духа всех участников смогут преодолеть все препятствия и внушить надежду на успех.

Но откуда же, из каких идейных источников может родиться этот дух мужества и героизма у личного состава эскадры, не спаянной боевой службой и доверием к своему командованию?

Эскадра заражена скептицизмом, ей передалось разочарование в целях войны, широко распространившееся в передовых слоях общества и в народных массах.

Какой же внутренний импульс будет вести эскадру вперед? Неужели только военный карьеризм ее командующего и автоматизм подчинения офицерских кадров и матросских масс, скованных воинской дисциплиной, пока она сохраняется?

Но это — негодное оружие против врага, уже получившего в войне боевой опыт и опьяненного победами. И чем больше приходится задумываться над внутренними пружинами, двигающими все это предприятие, тем яснее становится его авантюрный характер.

29 сентября. Вчера в 5 часов утра эскадра покинула Ревельский рейд и, обогнув остров Нарген, вышла из Финского залива в открытое море. Эскадра шла двумя колоннами, имея головными два флагманских корабля — «Суворов» и «Ослябя». На левом траверзе «Орла» шел «Нахимов», успевший за два десятка лет уже дважды побывать на Востоке и теперь начинающий свой третий поход в Тихий океан. С раннего детства я чувствовал привязанность к этому кораблю, который своим внешним видом производил впечатление силы и решительности благодаря сильно выдвинутому тарану, одной толстой трубе в центре корабля и пропорциональным очертаниям его сравнительно короткого корпуса.

За «Нахимовым» следовали два миноносца.

С кормового мостика мой взор охватывал всю эскадру на ходу. Равнение в обеих колоннах корабли держали достаточно точно. Только «Бородино» по временам без видимых причин выкатывался бортом вправо из линии створа мачт передних броненосцев. Его рулевые, видимо, еще не освоились с повадками корабля на ходу.

Итак, поход эскадры начался!

И когда растаяла за кормой последняя полоска земли, мысли оторвались от суши. В кают-компании идут оживленные беседы о предстоящих трудностях похода. Участники прежних океанских переходов вспоминают пережитые приключения и рассказывают о чужих берегах. Я, как новичок, жадно слушаю эти повествования.

Простота и непринужденность корабельной обстановки стирают грани возраста и чинов и объединяют всех на почве общих служебных забот. Эту спайку в нас еще воспитала морская школа, быстро сглаживающая все острые углы характеров и приучающая жить интересами корабля как целого.

Уже более месяца я прожил на корабле, и мое прежнее предубеждение против офицерской морской среды в значительной мере рассеялось. Если между офицерами еще встречаются люди, зараженные духом старого крепостничества, то во всяком случае не они определяют общий тон кают-компании.

Морская служба насыщена техникой и требует знаний, наблюдательности и быстроты ориентировки, а постоянное соприкосновение с жизнью других народов развивает в моряках способность критической оценки явлений и расширяет их кругозор.

Но особенно меня поразила свобода в выражении своих мыслей и даже политических взглядов, какую я встретил здесь, на военном корабле, в кают-компании. Правда, если разобраться в этом, то все объясняется просто. Будучи участниками замкнутой кают-компанейской общины, офицеры не считают нужным стесняться друг перед другом. Донос и провокация считаются несовместимыми с духом единства приличной кают-компанейской семьи, а некоторый словесный радикализм в выражениях и склонность критиковать действия высшего начальства — на кораблях своего рода признак «хорошего тона».

Так как вопросы ведения войны близко затрагивают наше маленькое общество, то чаще всего темой разговоров служит разбор причин непрерывных неудач на театре войны. Резко и единодушно этот вопрос нами решается в том смысле, что во всех несчастиях виновата наша негодная и устарелая государственная система, безответственность исполнительной власти и министров перед общественным мнением, бюрократическая опека, подменяющая инициативу и творчество.

Под вечер эскадра подошла к Либаве и проследовала в аванпорт. Завтра, если успеем закончить последние приемки грузов, будем готовы окончательно покинуть родные берега.

Весь день сегодня держалась ненастная осенняя погода.

Моросил дождь, мелкий, как водяная пыль, от которого на палубе нельзя даже укрыться под мостиком. Мгла безнадежно застилала горизонт.

1 октября. Стоянка в Либаве. В Либаве мы задержались из-за погрузок на два дня.

Шло снаряжение сопровождающих эскадру транспортов, которые принимали бесконечные грузы в дальний путь. На кораблях проводились подготовительные работы к выходу в открытые моря и океан. На случай качки и свежей погоды крепились по-походному все предметы, которые могут сдвинуться при неожиданных размахах кораблей.

Из дипломатических источников и от разведки штабом снова получены сведения о тайных приготовлениях японцев для нападения на эскадру в пути.

Вчера, воспользовавшись стоянкой, я успел съездить на берег, посмотреть порт и город, сделать перед уходом за границу последние покупки. Огромный Либавский аванпорт, огороженный молами из каменных массивов, может вместить вчетверо большую эскадру, чем наша. Порт «Александра третьего» строится уже десять лет и является передовой позицией России на Балтике. Он предназначается служить опорой флота на случай войны с Германией, в нем сооружены два прекрасных каменных сухих дока для приема самых больших броненосцев.

Этими доками смогут пользоваться даже новые, недавно заложенные броненосцы «Павел I» и «Андрей Первозванный», находящиеся еще на петербургских стапелях. Но малая глубина порта и отсутствие прикрытия от преобладающих ветров с моря являются крупными его недостатками. Позавчера, в день прихода эскадры, два корабля — «Ослябя» и «Орел», стоя в гавани, приткнулись к мели.

«Орел» при этом получил подводное повреждение наружной обшивки под носовой 12-дюймовой башней. От удара днищем о камень или лапу старого якоря разошелся паз обшивки, и корабль получил заметную течь. Я вместе с трюмным механиком Румсом и двумя трюмными старшинами Зайцевым и Федоровым спустился через ряд горловин в междудонное пространство для выяснения характера повреждения наружного дна и способа его исправления. Вмятина обшивки достигала по высоте 75 миллиметров. Попытки расчеканить поврежденную кромку листа не дали результатов, течь продолжалась. Тогда с помощью домкратов выправили лист, сколько позволила прочность внутреннего дна, а затем кругом вмятины поставили на гужонах фланец из согнутого угольника и залили поврежденное место цементом вровень с кромкой угольника. Так удалось прекратить

течь судовыми средствами без помощи порта, не входя в док.

Вчера едва не потерпел такую же аварию «Суворов». Его сорвало ветром и волной с мертвого якоря вместе с бочкой, за которую был закреплен его становой канат и поволокло через весь аванпорт. Он успел отдать якорь, при помощи которого ему удалось временно задержаться. Подоспели портовые буксиры и перевели его на более безопасное место. Если бы помощь не подоспела, то «Суворов» неминуемо полез бы на мол и распорол себе днище в кормовой части.

После этих инцидентов Рожественский решил отказаться от столь гостеприимного либавского порта и вывел все большие корабли в открытое море за пловучий маяк. Здесь он считал эскадру в большей безопасности, несмотря на возможную угрозу атаки неприятельских миноносцев.

Заканчивать погрузки пришлось на волне открытого моря, что и задержало на лишний день уход эскадры.

Постройка либавского порта еще не доведена до конца. Аванпорт соединен с внутренним портом глубоким и широким каналом, через который должен быть построен разводной мост. Пока переправа через канал осуществляется настоящим деревенским паромом с помощью ручной тяги по веревке, переброшенной с одного берега на другой. Этот паром обслуживает переправу всех подвод с грузом в порт и в город и обеспечивает связь с железной дорогой. Рассказывают, что в прошлом году прибыла немецкая комиссия для ознакомления с оборудованием этого нашего первоклассного порта, на который уже затрачено несколько десятков миллионов рублей для превращения его в передовую базу Балтийского флота. Увидев Либавский паром, немцы стали в тупик и так были им поражены, что, открыв рты от удивления, могли только изречь: «O, das ist colossal!»

От самого парома в город проведен электрический трамвай; весьма неплохой для провинции, он сделал бы честь даже Петербургу.

Город Либава расположен на равнине, архитектурой не блещет и ничего интересного не представляет. Но в нем оказалось много хороших магазинов, отличный ресторан и прекрасно обставленное морское собрание с богатой библиотекой, обширным читальным залом и уютными гостиными, куда я после прогулки по городу и направился.

В собрании я нашел чуть ли не весь офицерский состав нашей эскадры. Было шумно, людно и оживленно. Многие офицеры встретились здесь с женами, сестрами и другими родственниками, специально приехавшими в Либаву проводить

своих близких. Двухдневная задержка эскадры была им всем очень кстати.

Я в Либаве никого не мог ждать и чувствовал себя среди оживленного общества одиноко. Чтобы отвлечься, я ушел в читальню, которая напомнила мне нашу училищную «читалку», и здесь погрузился в просмотр недавно вышедших сентябрьских книжек толстых журналов.

«Внутренний обзор» в «Русском богатстве» был полон картин дикого произвола местных властей на фоне подавления царским правительством народных масс.

Уходя из России, мы уносили в сердце образ Родины, замученной безудержной эксплуатацией помещиков и капиталистов и придавленной полицейским гнетом. Те, которые создают все богатства страны, обречены на прозябание в весях и дебрях «нашей матушки России». Читаешь все это, и невольно в душе закипает гнев, а в мыслях возникает острый вопрос: «Сколько еще будет тянуться народное долготерпение?»

Выйдя из читальни под впечатлением последних сообщений о жизни российской провинции, я на главной улице Либавы увидел витрину большого книжного магазина. По привычке потянуло посмотреть, что нового появилось на книжном рынке.

Занявшись созерцанием книг, разложенных на витрине, я вдруг заметил, что рядом со мной еще кто-то увлечен тем же. Оглянувшись, я увидел матроса, в котором сразу узнал баталера с «Орла» Новикова.

Мгновенно в памяти воскресла сцена, свидетелем которой я был в кают-компании еще в первые дни моего переселения на броненосец. Старший офицер Шведе в разговоре с офицерами жаловался, что флотские экипажи, пользуясь уходом эскадры, стараются сплавить на нее все беспокойные элементы. Так, на «Орел» прислан унтер-офицер Новиков, к документам которого приложена секретная справка, что он находился под негласным надзором жандармского управления и был арестован по какому-то политическому делу, но вскоре выпущен.

— Вот тут и воюй с японцами, когда тебе насажают на корабль такие экземпляры, — говорил Шведе, а затем, обратившись к ревизору лейтенанту Бурнашеву, добавил:

— Он будет назначен к вам младшим баталером, так уж вы смотрите в оба за ним.

Через два дня на палубе Бурнашев показал мне Новикова. Он сразу привлек мое внимание: плотно сложенный, небольшого роста, аккуратный и подтянутый унтер-офицер, во всей фигуре — хорошая матросская выправка, но глаза — слишком умные и вдумчивые для заправского служаки.

У меня тогда же мелькнула мысль: вот на кого надо обратить внимание. Пусть он только освоится на корабле и рассеется первое настороженное отношение к нему со стороны начальства. Но заговорить с ним на палубе корабля без достаточного основания было неудобно, а встретиться один на один в изолированном помещении не было шансов. И вот теперь удобный случай свел нас в последний день перед уходом из России.

Я еще раз из-под фуражки взглянул на своего соседа, который, видимо, так увлекся созерцанием книг, что весь ушел в это занятие и не замечал меня.

Здесь, вне фронта и палубы корабля, он весь преобразился. Его глаза отражали восторг перед знанием и наукой, скрытыми за разноцветными обложками выставленных книг, причем его внимание, видимо, привлекали самые серьезные книги исторического и политико-экономического содержания.

Открытое честное лицо его внушало полное доверие. Такие глаза не лгут, а жандармы знают свое дело и их «рекомендации» даром не даются.

Удобный случай заговорить с ним без посторонних свидетелей в другой раз не представится, а завязав первое знакомство, легче будет наладить встречи и на корабле в походе. Новиков, наконец, заметил меня и почувствовал, что я за ним наблюдаю. Он козырнул, как полагается. Я ему ответил кивком головы и, улыбнувшись, обратился к нему:

— Кажется, книгами увлекаетесь? Не мешает запастись материалом для чтения на дорогу... Больше такой возможности уже не будет.

Он смущенно ответил:

— Книг много, глаза разбегаются, а что взять — сам не знаю. Всего, что хочется, не заберешь.

— Чем же вы более всего интересуетесь? Литературой, историей или естественными науками?

— Я хотел бы найти такую книгу, откуда можно понять, почему жизнь человеческая так неладно складывается.

— Ну, это сложный и серьезный вопрос. Чтобы найти разумный ответ, надо накопить много знаний. Вот возьмите для начала роман Войнича «Овод». Я сам увлекался им в училище. А в плавании заходите ко мне в каюту. Знаете, где она? По левому борту, в батарейной палубе, у кормовой 12-дюймовой башни. Там я смогу подобрать вам кое-что более серьезное.

Новиков посмотрел на меня несколько недоумевающе и поблагодарил за приглашение. Полагая, что для начала сказано достаточно, и чувствуя, что намокший от дождя плащ начинает

липнуть к спине, я простился со своим новым знакомым и вошел в магазин. Увлекшись, я купил в магазине много новых книг, еле поместившихся в одной связке под полами моей морской накидки.

В числе новых изданий мне удалось захватить сборники, посвященные истории русской интеллигенции, кружкам Станкевича, Огарева и влиянию Герцена на мировоззрение передового общества середины девятнадцатого века. На полке книг по экономике обнаружил новое издание первого тома «Капитала» Маркса, который я начал изучать еще в нашей читалке, когда был на последнем курсе училища. Я присоединил его к своим приобретениям.

Друзья мне говорили, что такие фундаментальные труды надо изучать в совершенно спокойной обстановке. Многие поколения передовых русских людей овладели этими сокровищами человеческой мысли, сидя в тюрьме и оставаясь наедине с самим собою.

Рассчитываю, что в походе вокруг Африки или в Индийском океане у меня также окажется немало тихих ночей, когда я смогу погрузиться в чтение этого выдающегося произведения человеческой мысли.

Часть третья. Поход эскадры в Тихий океан

Вокруг берегов Европы и Африки

Глава XI. Выход эскадры из Либавы

2 октября. Вчера перед спуском флага все броненосцы, стоя на рейде в открытом море, по сигналу с «Суворова» откинули из предосторожности противоминные сети. Ночь стояли на боевом положении, готовые в любой момент отразить внезапную атаку неприятельских миноносцев. Крейсера и миноносцы установили внешнее передовое охранение главных сил. Был получен приказ стрелять по всем пароходам и судам, пытающимся прорваться в расположение эскадры. Каждому кораблю выделили сектор для наблюдений одним дежурным прожектором. На рейде угрюмо шумело море и катило мимо кораблей вспененные валы.

К вечеру все корабли подняли на борт шлюпки и катера, чтобы с рассветом быть в походном положении и без задержки сняться с якоря. Я наблюдал ход авральных работ по уборке на ростры гребных шлюпок и паровых катеров.

Сердитое море всеми силами старалось прижать наш катер к борту броненосца, зацепить его при подъеме за полки для укладки противоминных сетей и опрокинуть. Но старший офицер и боцман Сайм недаром дослужились в море до седых волос. С исключительным терпением и настойчивостью они долго ловили удобный момент и, наконец, выхватили катер из воды между проходом двух более длинных валов.

Лебедка по сигналу стремительно заработала в момент, когда катер поднялся на гребне волны, и выбрала слабину шкентеля, и когда волна откатилась — катер повис в воздухе на натянутом стальном тросе. Следующий вал успел лишь злобно лизнуть гребнем днище катера, но уже оказался бессилен вырвать его из рук моряков.

Сегодня на рассвете наша эскадра начала сниматься последовательными отрядами. Первыми ушли крейсера: «Алмаз» под флагом контр-адмирала Энквиста и с ним — «Светлана», «Жемчуг», «Донской» при транспортах «Метеор» и «Князь Горчаков». Отряд сопровождали два миноносца «Блестящий» и «Прозорливый».

В 8 часов утра двинулся 2-й эшелон под командованием адмирала Фелькерзама в составе: флагманский корабль «Ослябя», с ним «Сисой», «Наварин» и «Нахимов» с транспортом «Китай» и миноносцами «Быстрый» и «Бравый».

В 9 часов ушел крейсер «Аврора», который повел за собой

наш главный «обоз» в составе транспортов «Анадырь», «Камчатка», «Малайя», при них ледокол «Ермак» и миноносцы «Безупречный» и «Бодрый».

В 12 часов последним снялся первый отряд в составе четырех броненосцев типа «Суворов», транспорта «Корея», буксирного парохода «Роланд» и двух миноносцев «Бедовый» и «Буйный».

Таким образом, 2 октября из Либавы выступили на Дальний Восток в виде первого эшелона кораблей 2-й эскадры Тихого океана: 7 эскадренных броненосцев, из них 5 новых и 2 старых, 1 старый броненосный крейсер с орудиями 8-дюймового калибра, 5 бронепалубных и легких крейсеров, 8 эскадренных миноносцев, 6 транспортов, 1 буксирный пароход. Всего 28 единиц. Ледокол «Ермак» сопровождает эскадру в пределах Балтийского моря.

Этим перечнем, однако, не исчерпывается весь состав кораблей 2-й эскадры.

В Кронштадте еще задержались крейсера «Олег» и «Изумруд», заканчивающие исправления после ходовых испытаний. К ним присоединится группа вспомогательных крейсеров, вооруженных пароходов Добровольного флота и приобретенных в Германии лайнеров, а также два или три миноносца. Все отставшие корабли составят дополнительный отряд, которому придется догонять в пути главные силы.

При первом броненосном отряде нет крейсеров. Обязанности посыльного судна несет буксир «Роланд», обладающий быстрым ходом. «Роланд» то и дело по сигналу с «Суворова» отделяется от броненосцев и летит на горизонт, к случайно проходящему купцу, чтобы проверить, действительно ли он является мирным прохожим.

Круг моих постоянных обязанностей на корабле пока не определился. У меня нет в заведывании определенной судовой части и подчиненного персонала, но мне предстоит принимать активное участие в исправлении дефектов по всем частям корабля. Сегодня имел совещание с командиром об установке на место броневых козырьков для прикрытия от осколков просветов боевой рубки. Получил обещание, что мне выделят шесть человек из числа комендоров и машинистов, знающих сверловочные работы. Начало этой работы пока отложено до более спокойного периода плавания, когда минуем европейские берега.

Располагая свободным временем, я провожу большую часть дня на верхних мостиках, наблюдая движение нашего отряда и сигналы флагманского корабля.

Жизнь броненосца начинает входить в русло походного распорядка службы. До обеда все заняты по своим частям обучением команды, проверкой полученных инструкций и

выработкой точных расписаний. После 6 часов в кают-компании собираются свободные от вахты офицеры. Одни читают, другие играют в шахматы или шашки, часто организуется хоровое пение или кто-нибудь выступает соло. Лейтенант Славинский и мичман Шупинский обладают хорошими голосами. Для плавания на «Орле» зачислен из штаба Рожественского флагманский обер-аудитор В. Е. Добровольский, читавший нам в Кронштадтском Инженерном училище морское законоведение. Он оказался композитором, имеет несколько удачных произведений, уже напечатанных. Особо сильное впечатление на всех слушателей произвела его баллада о Ермаке. Сам он разносторонне образованный юрист и весьма интересный собеседник, что очень ценится в кают-компании. Иногда с ним возникают горячие споры по вопросам литературы и истории.

После ужина некоторые группы засиживаются до позднего часа в интересных беседах. Вокруг рассказчиков собираются все желающие послушать. Так в кают-компании бежит время.

Сегодня у нас в кают-компании гость из Либавы — датский лоцман, который должен привести нас к ближайшей якорной стоянке у датских берегов. Этот датчанин — старый морской волк.

Он немного говорит по-английски. Мы кое-как с ним объясняемся, расспрашиваем о его стране, службе и навигационных условиях в южной части Балтики.

Он сидит в углу кают-компании за круглым столиком, посасывает свою трубочку, выражает одобрение русским песням, издавая по временам какой-то непонятный гортанный звук, и при этом пользуется случаем опрокинуть стаканчик хорошего пива, захваченного нами в достаточном количестве из Либавы.

4 октября. Едва успели мы покинуть свои берега, как на всех кораблях начались непрерывные аварии и скандальные недоразумения.

Вчера миноносец «Быстрый» свернул себе форштевень, смял носовой минный аппарат и получил пробоину в носу, въехав в борт «Осляби». Исправление и заделка пробоины производятся на ходу мастеровыми и пловучей мастерской «Камчатка».

«Буйный» попросил разрешения идти под одной машиной, так как у него нагрелся упорный подшипник левого вала.

На «Орле» лопнула зубчатая шестерня катерной лебедки, и сегодня, придя на стоянку к датскому острову Лангеланд, мы не могли спустить шлюпки левого борта. На «Камчатку» дан заказ отлить новую бронзовую шестерню по образцу старой, поломанной.

Наш минный катер сегодня помял себе форштевень и

лишился котла, в котором неопытные кочегары упустили воду и пережгли несколько водогрейных трубок. Их необходимо было сменить. Работой руководит младший механик Русанов, в ведении которого состоит этот катер. На «Роланде» лопнула главная питательная магистраль.

Таков далеко не полный итог «достижений» первых двух дней похода.

Эскадра разбросалась в проливе у острова Лангеланд, еле заметного в серой мгле дождливого дня. В море крейсируют датская канонерская лодка и миноносец, охраняющие датский нейтралитет.

С «Суворова» из штаба доходят сведения, что адмирал с берега получил ряд новых предупреждений о готовящихся нападениях на нашу эскадру в узких проливах на пути из Балтики в Северное (Немецкое) море. Возможна атака миноносцев, подводных лодок и даже торговых судов, вооруженных минными аппаратами. Для этих покушений пустынные фиорды шведских и норвежских берегов располагают удобными закрытыми стоянками.

Необходимо непрестанно быть на-чеку, в ожидании самых дерзких нападений, и надо внимательно следить за всеми неизвестными подозрительными судами.

Вполне возможно, что японцы начали готовиться к таким покушениям при первых известиях о снаряжении эскадры, так как им, несомненно, весьма важно парализовать 2-ю эскадру в самом начале ее похода. Для них не представило бы труда снарядить в европейских водах небольшой отряд миноносцев или вооружить минными аппаратами какие-либо, невинные с виду, парусные шхуны, яхты или рыболовные мелкие посудины.

При благосклонном содействии союзной Англии, при недоброжелательном к нам нейтралитете Швеции и сомнительном отношении Норвегии в этих водах можно ожидать всего: нужны только деньги и решительные, предприимчивые исполнители. Нам, например, известно, что на английских верфях строятся, не взирая на войну, для японцев новые миноносцы.

Но, кажется, в штабе Рожественского более всего опасаются возможности нарваться на минные заграждения, поставленные на фарватере по курсу эскадры незадолго до ее прохода.

Стоит вспомнить курьезный инцидент, который стал известен на эскадре перед выходом из Либавы: В связи со слухами о возможности покушений на эскадру еще в Балтийском море под командованием адмирала Бирилева была создана из старых судов береговой обороны эскадра по охране рейдов и портов. Входивший в эскадру клипер «Крейсер» задержал в море

иностранный пароход, на палубе которого в деревянной маскировочной надстройке была обнаружена небольшая американской постройки подводная лодка системы «Голланд». В «Петербургской газете» появилась заметка о нарушении нейтралитета американцами, предоставившими японцам подводную лодку и снарядившими для покушений на русскую эскадру коммерческий пароход, проникший в Балтийское море. Газетная заметка заинтриговала моряков. Все ждали дальнейших сообщений, которые, однако, не последовали. Оказалось, что газетам было приказано «не болтать» об этом инциденте. Клипер привел свой «приз» в Ревельский порт, куда имел назначение пароход. Там выяснилось, что подводная лодка была приобретена русским Морским министерством. Суда охраны Балтийского моря не были поставлены в известность об ожидаемом приходе парохода, и клипер «Крейсер» задержал в море купленную русскими лодку.

Но, как бы ни было, у Рожественского и его штаба есть достаточно веских мотивов ожидать нападений, особенно учитывая многочисленные донесения из-за границы от наших дипломатических и разведывательных агентов. Адмирал, правда, считает, что это обстоятельство имеет и положительную сторону: оно сразу втягивает командиров кораблей, офицеров и матросов в боевую обстановку и отучает от беспечности и разгильдяйства.

Только позавчера мы покинули свои берега, а сегодня уже чувствуем себя в боевой обстановке, как на театре военных действий. Опасность внезапного нападения приковывает внимание нашей кают-компании. Особенно волнует вопрос: какими мерами адмирал предполагает обеспечить наши суда от грозящих им опасностей? Опыт войны уже достаточно показал, что наше командование не всегда умеет ориентироваться в обстановке и своевременно принимать необходимые решения. Оно склонно ожидать директив и указаний из Петербурга.

Если наш флот, проспав первую атаку на Артурскую эскадру, вторично допустит такую же оплошность и не сумеет охранить себя от дерзкого нападения, то это окончательно дискредитирует его способность к боевым действиям. Наши разговоры на эти темы за обедом и по вечерам после ужина, очевидно, не остаются тайной для команды.

Телеграфисты, сигнальщики, вестовые по обрывкам фраз, по приказам, сигналам и разговорам офицерского состава хорошо знают о напряженности положения. За обедом я часто замечаю, что тот или иной из обслуживающих стол вестовых задерживается совсем не для того, чтобы собрать тарелки или разнести очередное блюдо, а чтобы дослушать последнюю фразу старшего

офицера, Гирса или только что пришедшего с ходового мостика вахтенного начальника. Из обрывков слов в буфетной делаются свои выводы, которые через четверть часа уже становятся всеобщим достоянием на баке и в кубриках.

До какой степени напряжено внимание команды, видно из того, что унтера, квартирмейстеры и даже более смелые из матросов пользуются каждым предлогом, чтобы самим заговорить с офицерами на волнующую весь корабль тему.

Сегодня мне пришлось несколько раз беседовать об опасности нападения с сигнальщиками на мостиках и с трюмными в кубриках. А младший боцман Воеводин, который знает меня со времени постройки, даже сам решился высказать сомнение в правильности организации охранной службы на эскадре. По его мнению, все распоряжения адмирала гарантии безопасности наших кораблей не дают.

Я не стал ему возражать, ибо к тому же выводу приходят и у нас в кают-компании опытные моряки, артиллеристы Шамшев, Гирс, лейтенант Славинский и другие. Действительно, эскадра еще ни в какой мере не представляет организованного боевого соединения, в котором каждый класс кораблей выполняет определенную, строго назначенную функцию, а все вместе связаны единой волей.

Попрежнему царит ужасная бестолковщина: приказы адмирала остаются неизвестными кораблям, его телеграммы многими аппаратами не воспринимаются из-за их неисправности. Какие-то неизвестные пароходы под иностранными флагами и с неведомыми грузами подходят не к тем кораблям, к каким назначены штабом. Дежурные миноносцы оказываются не в дозоре, а в ремонте, и об этом в штабе узнают случайно.

Со снаряжением эскадры мы кое-как справились. Теперь перед нами на первый план выдвинулась задача: организовать ее, обучить и правильно использовать по назначению. Видимо, это дело будет во много раз труднее. Успешность осуществления этой задачи прежде всего будет зависеть от личных качеств, талантов и способностей командующего эскадрой.

Что же можно сказать о нем?

Мы знаем, что на него возлагаются все упования и последние надежды жаждущих победы над врагом — Николая, его правительства, всего синклита Адмиралтейств-совета, восседающего «под золотым шпилем». Рожественского, как будущего героя, заранее превозносили на всех перекрестках, слагали легенды о его необыкновенных талантах и организаторских способностях.

И эскадра покидала Кронштадт, еще полная веры в своего

командующего. Каждое его слово принималось как откровение, а его приказы, резкости и причуды воспринимались как свидетельства его исключительной одаренности. Но он до сих пор не успел проявить свое направляющее влияние на внутреннюю жизнь эскадры.

Рожественский замкнулся на своем «Суворове», зарылся в будничные дела, превратил свой штаб в походную канцелярию и пытался командовать, опираясь на письменные приказы. Он не счел необходимым посетить «Орел», присоединившийся к эскадре последним, ознакомиться с его состоянием и установить живую связь и взаимопонимание с личным составом.

Его система воспитания и сплочения подчиненных является полной противоположностью школы Макарова и в основном опирается на карательные меры. Судя по рассказам офицеров личного состава «Суворова», у них на флагманском корабле вследствие присутствия адмирала создалась натянутая и даже тяжелая атмосфера. Личный состав флагманского корабля резко разделился на два обособленных лагеря: на штабных и на судовых офицеров. Рожественский уже успел внушить к себе страх: даже командиры кораблей трепещут перед его сигналами.

Хотя авторитет его пока беспрекословен и никем не подвергается сомнению, но чувствуется, что вырастает какая-то стена между командующим и его подчиненными. Он слишком замкнулся в себе, никому не верит, не посвящает в свои планы и полагается только на себя.

А между тем корабли укомплектованы лучшими командирами с большим опытом, прекрасными специалистами и кадрами молодежи, готовой на любой труд, лишения и подвиги. При умелом и чутком руководстве они могли бы стать надежными помощниками и самоотверженными исполнителями самых трудных задач, возложенных на эскадру.

Чтобы овладеть психологией личного состава и разбудить в нем лучшие творческие силы, нужен был бы дух адмирала Макарова, и, видимо, не Рожественскому его вызвать к жизни.

Глава XII. У датских берегов

5 октября. Ночью был шторм со шквалами и проходящими дождями, а сегодня утром, как часто случается в Балтике в это время года, установилась ясная и тихая погода. Прозрачное, зеленоватое море еле колышется. Берег острова Лангеланд, казавшийся вчера сквозь туман безлюдной пустыней, вдруг ожил и под яркими лучами осеннего солнца расцветился всеми красками. Открылись интересные подробности: виден мыс с

маяком Факкебиерг, лужайки с пасущимися стадами коров, небольшие группы ферм с красными черепичными крышами, желто-зеленые квадратики полей и огородов, а за ближайшей рощей возвышается, как мачта, остроконечная колокольня. Иногда с легким ветерком доносится звон церковного колокола, бубенчиков коров и лай собак.

Такой мирной и уютной страной я и представлял себе Данию, уже давно сменившую «мечи завоевателей-викингов на орудий земледельцев». Но близость к морю и зависимость от него наложили своеобразный колорит на эту маленькую страну.

Мы продолжаем стоять на якоре. Утром пришел «Ермак» и в 12 часов ушел в море вместе с «Роландом» для траления фарватера. «Орел» с утра занят погрузкой угля с немецкого угольщика до полного запаса.

Флегматичные немецкие моряки собрались на мостике парохода, попыхивают своими трубками и развлекаются созерцанием хода работ по перегрузке угля на броненосец.

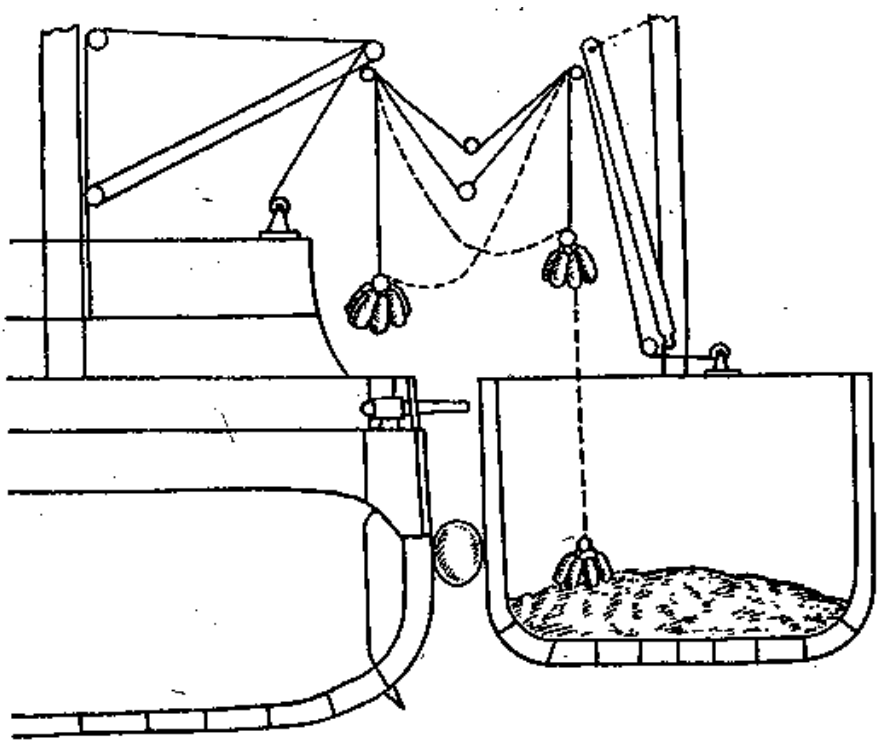
В авральной работе участвуют все офицеры и механики. Мичманы сами подтаскивают кули с углем, работают на оттяжках стрел, подбадривая команду. Механики, как кроты, роются в трюмах угольщика или следят за переброской угля в глубине ям броненосца, так как только при самом аккуратном заполнении всех закоулков и промежутков под бимсами может поместиться предписанный адмиралом максимальный запас топлива. Трудно было бы в грязных, оборванных офицерах в рабочем матросском платье, с лицами негров и подведенными въевшейся черной угольной пылью глазами узнать прежних галантных кавалеров, блиставших на петербургских балах.

К вечеру до спуска флага было принято по подсчету мешков 384 тонны угля, ямы заполнены до отказа и угольщик отошел. Капитан немецкого угольщика предложил приобрести у него ящик прекрасного гамбургского пива. Предложение, конечно, с благодарностью было принято, и ящик перекочевал в наш буфет. За ужином его пустили в ход, и через час пива не стало.

Сегодня я не покидал весь день кормового мостика, сначала работая на лебедке, а затем ведя учет принимаемого угля и следя за всеми этапами авральной погрузки. Небольшой немецкий пароход прислонился борт о борт к могучему броненосцу. На правом срезе отдраены все горловины верхних запасных угольных ям. У каждого угольного рукава по два матроса в прочном парусиновом рабочем платье, сапогах, с чехлом от фуражки на голове. Работа с 11 часов утра до спуска флага идет без перерыва всей командой на одну вахту.

Люди, сброшенные стрелой на срез, мешки, мигом

опрокидывают в открытые горловины рукавов, из которых взвивается, подобно дыму, обратный столб тончайшей пыли, подхваченной сжатым воздухом. Пустые мешки летят через борт в трюм угольщика, где другая партия матросов их снова наполняет, цепляя тем временем на строп новый букет уже ранее наполненных мешков.



Спаренная оснастка стрел угольщика и броненосца «Орел».

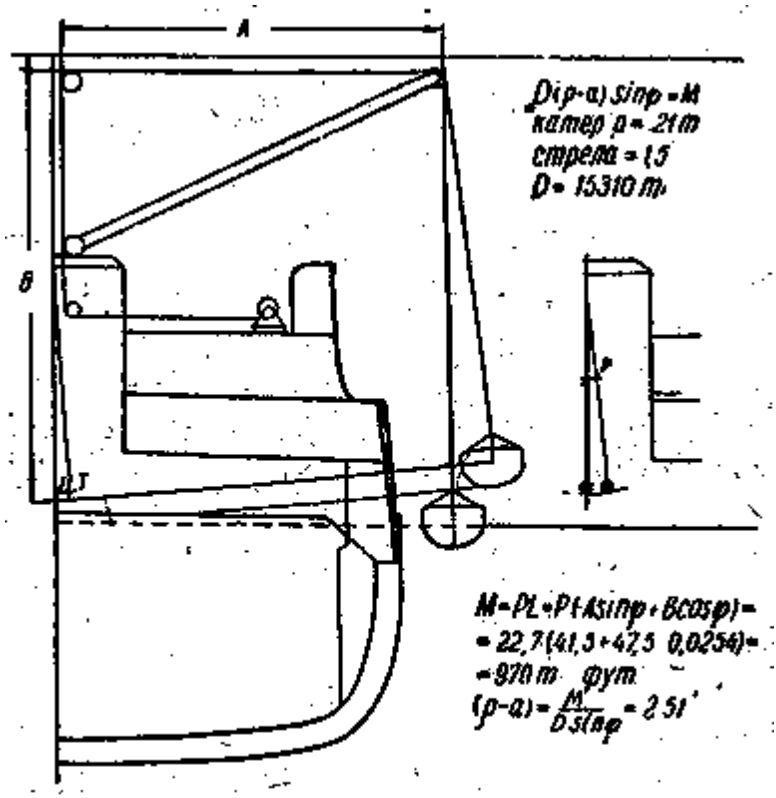
Невидимые, как углекопы в шахтах, роются две сотни матросов в глубине 24-х угольных ям броненосца, задыхаясь в жаре от угольной пыли и ежеминутно харкая плотными черными плевками. Чтобы не забивать легкие, опытные матросы заполняют себе рот паклей.

Трещат лебедки, плещется волна, грохочет уголь по рукавам и при ударе мешков, спускаемых на палубу, в воздухе висят выкрики команды «майна», «вира»; неестественно весело в общий гам врываются голоса мичманов, подбадривающих команду. После каждого подъема мешков клубы отработанного пара скверной лебедки угольщика заволакивают весь борт броненосца, и на мгновение исчезает срез корабля со всеми копошащимися на нем людьми. А кругом — ласковое солнце, нежное море, живительный прозрачный воздух.

7 октября. Утро. Вчера весь день я так был занят текущими корабельными делами, что не нашлось свободной минуты занести хоть несколько слов в мой походный дневник.

Наша стоянка у датского берега затянулась. Эскадра на этой первой остановке пробыла лишний день, так как адмирал перед вступлением в район датских проливов ждал важных сообщений с берега.

Вчера ночью мне удалось провести интересный опыт определения походной остойчивости «Орла». Средняя осадка в нагруженном состоянии при всех заполненных угольных ямах получилась 28 футов 10 дюймов, т. е. на 2 фута 10 дюймов больше проектной. Водоизмещение корабля при этой осадке — 15300 тонн, следовательно, перегрузка определилась в 1780 тонн, или 12% от нормального водоизмещения. Заметив, что броненосец получает ощутимый крен в момент подъема большого 40-футового минного катера, я решил воспользоваться этим обстоятельством для определения положения центра тяжести броненосца по высоте, что необходимо для вычисления начальной метацентрической высоты.



Определение остойчивости «Орла».

В машинной вентиляционной шахте, идущей со спардека до нижней броневой палубы, я укрепил весок с длиной нити 20 футов от подвески до качающегося грузила, а внизу под веском укрепил шкалу с делениями. Дождавшись в полночь подъема минного катера при совершенно спокойном состоянии моря, я следил за отклонением веска, а мой вестовой Емельянов был у меня на посылках и бегал наверх следить за моментами подъема катера. Когда лебедка выбрала подъемный шкентель и катер, оторвавшись от воды, повис в воздухе на стреле, Емельянов прибежал к шахте и крикнул мне вниз: «Катер поднят!» Я в этот момент отметил отклонение веска от первоначального положения. Отклонение получилось 5 1/2 дюймов. Остальная работа свелась к вычислениям. Я заранее по чертежу катера и его осадке наплаву перед подъемом точно установил его водоизмещение и вес, который оказался равным 23 тоннам. Взяв с чертежа корабля плечо кренящей пары, я нашел момент и, получив угол крена по отклонению веска, определил по формуле начальной остойчивости величину метацентрической высоты.

Через полчаса я уже знал, что «Орел» обладает начальной метацентрической высотой в 2 фута 9 дюймов, т. е. несколько большей, чем «Бородино» по вычислениям Шангина, но на 1 фут 3 дюйма меньше, чем было запроектировано при нормальной осадке броненосца в 26 футов.

О результатах произведенного наблюдения сегодня утром я доложил командиру и сообщил, что для плавания при обычной свежей погоде такая остойчивость вполне достаточна, но при штормовом состоянии моря желательно заливать водой кормовое междудонное отделение под 12-дюймовой башней, вмещающее 250 тонн, чтобы уничтожить некоторый дифферент на нос и улучшить устойчивость на курсе. Командир поручил мне сообщить обо всем рапортом через него флагманскому корабельному инженеру, что я и успел сделать на стоянке у Лангеланда.

Вчера в 10 часов утра вся эскадра одновременно снялась со своей стоянки и направилась к северной оконечности Ютландского полуострова — Скаген. Но как только корабли заняли предписанные им места в походном строю, опять начались неожиданные аварии.

В 11 1/2 часов дня, когда колонна проходила повышенным ходом самый узкий участок пролива, руль на «Орле», положенный на борт при повороте, вдруг заел в крайнем положении и не пожелал идти обратно. «Орел» выкатился из колонны влево, и, так как корабль продолжал описывать циркуляцию, командир, чтобы не спутать строй следовавших сзади кораблей, отдал якорь и дал полный задний ход, подняв сигнал: «Не могу управляться».

Адмирал на этот раз не стал задерживать всю эскадру из-за одного неисправного корабля, прислав к «Орлу» для связи буксир «Роланд».

Командир вызвал меня на ходовой мостик и поручил немедленно найти причину порчи рулевого устройства. В помещении рулевой машины я выяснил, что руль работает, машина в исправности, но перестал действовать валиковый привод с ходового мостика к золотнику паровой рулевой машины. Переведя управление на запасной (электрический) привод и восстановив возможность пользования рулем, я систематически обследовал валик начиная с мостика. Его вертикальная часть в броневой трубе до центрального поста оказалась исправной, следовательно, оставалось искать повреждения на всем протяжении горизонтального участка под нижней броневой палубой в кубриках, котельных отделениях и в машине. Во второй кочегарке я обнаружил в полумраке, что в одном месте, где валик был у подволоки близко прижат к

горячим паровым трубам, на него намотались матросские рабочие штаны из крепкой парусины, что и застопорило вращение валика. Вероятно, еще на стоянке у Лангеланда какой-то кочегар после погрузки выстирал свое рабочее платье и повесил его сушиться на паровых трубах, не обратив внимания на валик. Шпильки, торчавшие на соединительной муфте валика, намотали на него штаны и прочно связали валик с трубами, вследствие чего он перестал проворачиваться от штурвала в ходовой рубке.

С помощью рулевого Копылова я освободил валик и затем без труда соединил муфту на валике и привел в порядок всю передачу с мостика до рулевой машины. Управление кораблем было восстановлено, и после вынужденной часовой стоянки на якоре «Орел» снова мог сняться и идти догонять эскадру, которая за это время ушла далеко вперед.

Всю ночь «Орел», сопровождаемый «Роландом», шел один. Я остался наверху следить за правильностью работы рулевых приводов. Корабль шел ходом около 14 узлов, и за кормой пенилась зыбкая полоса попутного следа, взмученная ударами лопастей винта. На мостике было так хорошо, что не хотелось уходить к себе в каюту. Приятно было среди ночного спокойствия перенестись в родные края, оставшиеся далеко позади. Луна гарантировала нам полную безопасность от всяких покушений. В такую ночь даже малое суденышко видно на громадном расстоянии и атака миноносцев невозможна. Но на всякий случай батарея была в готовности, комендоры спали у орудий.

7 октября. В ожидании атаки. В полдень 7-го пришли к Скагену, где стояла в сборе вся эскадра двумя параллельными колоннами в строе фронта. «Орел» занял оставленное ему место на правом фланге и немедленно приступил к догрузке угля.

Я с утра был занят в назначенной приказом адмирала комиссии по обследованию состояния рулевых устройств «Орла». С «Суворова» прибыл флагманский инженер-механик Обнорский, а из судового состава «Орла» были назначены старший механик Парфенов, старший минный офицер Никонов и я.

Внезапно, в самый разгар погрузки угля, последовал сигнал адмирала: «Прекратить все работы, быть готовыми к немедленной съемке с якоря».

Обнорский срочно вернулся на «Суворов». Я побежал на мостик узнать, что произошло. Вахтенный начальник Славинский сообщил мне последние новости. Днем прибыл к Скагену наш транспорт «Бакан», возвращавшийся из полярного плавания и Белого моря. Он донес адмиралу, что ночью накануне прихода к Скагену в Немецком море он встретил четыре миноносца

неизвестной национальности. С берега же от датского консула получено сообщение о присутствии у шведских берегов нескольких подозрительных шхун, не показывающих своего флага. Адмирал, не желая подвергать эскадру опасности ночной атаки на якорной стоянке, решил немедленно покинуть Скаген и выйти в открытое море до наступления ночи.

Первыми снялись около 3 часов дня наши миноносцы и транспорты в сопровождении легких крейсеров. За ними ушел 2-й отряд броненосцев под флагом Фелькерзама, вторая группа транспортов с крейсерами и, наконец, уже около 8 часов вечера тронулись наши 4 броненосца в сопровождении огромного вооруженного транспорта «Анадырь». «Ермак» со стоянки отделился от эскадры и пошел обратно в Россию, взяв на буксир миноносец «Прозорливый», получивший тяжелое повреждение холодильника. После ремонта в Либаве он должен был присоединиться к отряду запаздывающих крейсеров.

В момент съемки с якоря «Наварин» донес, что видит два воздушных шара. Мы усмотреть их не могли, но это сообщение еще усилило общее нервное напряжение.

На кораблях пробита боевая тревога. Все готово к отражению атаки неприятеля. Непроницаемые двери и горловины задраены, паровые помпы работают малым ходом, снаряды поданы к орудиям.

Свободные от вахты офицеры собрались на мостиках. Каждый выслеживает на горизонте едва заметный огонек, ищет на фоне освещенного неба признаков подозрительных судов. А море так тихо и безмятежно, как будто хочет убаюкать внимание. Но наша верная союзница луна далеко впереди освещает нам путь.

Я долго гулял по юту, разговаривая вполголоса с Гирсом. Он не только прекрасный, опытный моряк, знающий свое дело, но и человек с чуткой, отзывчивой душой.

Уже далеко за полночь я спустился в свою каюту и присел к письменному столу отметить впечатления прожитого дня, но напряженность ожидания мешала сосредоточиться. Не находя себе места, снова поднялся наверх и еще час простоял на крыле среднего мостика у прожектора.

В кильватерной колонне видно всего пять кораблей, остальные отряды скрылись из глаз и идут по заданному курсу на много миль впереди нас. «Суворов» то и дело мигает семеновскими красными и белыми фонарями на грот-мачте. Остальные корабли колонны репетуют его сигналы. Вот с головного корабля на момент метнулся луч прожектора, озарил густую тень, которая легла по воде от полосы дыма, стелящегося по правому борту, пошарил в потемках и затух. Дежурный

прожектор с нашего носового мостика повторил тот же прием.

В 4 часа утра луна должна скрыться за горизонтом, и тогда наступит самый опасный предрассветный период, благоприятный для атаки под покровом темноты. Но в ясную ночь даже свет звезд дает достаточный рефлекс на воде для внимательного глаза.

Ночью я еще раз выбегал на палубу посмотреть на зарево от горящего судна за горизонтом. Причина пожара нам осталась неизвестной, и на мостик никаких тревожных сведений не поступало.

8 октября. 6 час. утра. Прилег на койку, на всякий случай не раздеваясь.

Проснулся от неожиданного отчаянного воя нашей сирены. Чтобы выяснить причину, поднялся на спардек и поразился, как изменилась окружающая обстановка. Луна скрылась, и все кругом утонуло в непроницаемом молочном тумане. Наши корабли нельзя было рассмотреть, и они по очереди подавали гудки. Для безопасности колонна значительно растянулась. Прожекторы бессильны преодолеть сырую мглу, и мы идем ощупью, как слепые.

Казалось, именно теперь мы беспомощны против внезапной атаки, потому что миноносцы могут вдруг вынырнуть из-за завесы тумана прямо у самого борта. Но зато и нападающий не имеет возможности разыскать эскадру в тумане, если только случайно не наткнется на нее. Смена атмосферных условий на рассвете скорее служит нам защитой, чем увеличивает опасность атаки.

Глава XIII. «Гулльский инцидент»

9 октября. В ночь с 8 на 9 октября произошло событие, которое может стать роковым для нашей эскадры. Напряжение нервов, в котором находится весь личный состав кораблей с момента выхода из Либавы, вызвало наконец неожиданный разряд, последствия которого ужаснули нас самих.

Мы приняли первое «боевое крещение», выражаясь военным языком, но с кем мы сражались — сами не знаем. События разразились настолько стремительно, что до сих пор невозможно установить обстановку, приведшую к этому столкновению, и сделать правильные выводы, а поэтому приходится пока ограничиться записью голых фактов и запечатлеть непосредственные переживания трагической ночи.

Дело произошло так. Вчера весь день мы находились под гипнозом тревожных известий, получаемых по беспроволочному телеграфу с кораблей наших передовых отрядов.

Наши четыре броненосца все время были готовы встретить стремительную атаку миноносцев и ждали лишь первого сигнала, чтобы встретить врага ураганным огнем всех орудий.

Свободные от вахты и дежурства офицеры «Орла» собрались на юте у основания кормовой 6-дюймовой башни с подветренной стороны и вполголоса обсуждали положение, напряженно следя за горизонтом. Небо было облачно, но по временам луна показывалась в прорывы между тучами, и тогда ее отраженный свет давал достаточно хорошую видимость. Дул небольшой зюйд-вест с левого борта, и гребешки волн взбегали по завалу бортов до высоты иллюминаторов батарейной палубы.

Около 8 часов вечера с мостика прибежал на ют мичман Бубнов, где он все время находился в радиорубке, следя за получаемыми телеграммами, и сообщил ошеломляющее известие о том, что транспорт «Камчатка» со всех сторон атакован миноносцами и уходит от них разными курсами, отстреливаясь. Отбившись от отряда транспортов, шедших впереди нас, «Камчатка» оказалась позади миль на 30. Было непонятно, почему при ней для охраны в опасном районе не остался один из легких крейсеров или хотя бы пара миноносцев.

С мостика продолжали поступать новые сведения о дальнейших переговорах между «Суворовым» и «Камчаткой», из которых было ясно, что она никаких повреждений не имеет. Затем на некоторое время наступило затишье. Около 11 часов снова стали на телеграфной ленте получаться отрывочные записи: «Суворов, покажите ваш курс».

Но адмирал ответил: «Держитесь ближе к мели».

Общее впечатление было, что подозрительный запрос о курсе исходит не от «Камчатки».

«Орел» замер в ожидании. Все огни в палубах были выключены, и только у орудий горели синие лампочки. Истомленной дежурством команде был разрешен отдых, за исключением находившихся на вахте и на постах.

Я спустился в свою каюту и прилег на койку. Чувствовал я себя спокойно, но под покровом этого спокойствия скрывалось то напряжение воли и чувств, которое возникает в минуту действительной опасности, когда свое «я» растворяется в ощущении коллективной ответственности за порученное дело. Корабль, его вооружение, механизмы и люди сливаются в единое целое, и только пока эта связь крепка, он способен активно бороться за свое существование. И вдруг я отчетливо услышал выстрел, глухо раздавшийся где-то впереди, как будто с одного из головных кораблей.

«Неужели галлюцинация?» — успел я подумать и

приподнялся на локте, еще не доверяя себе. Но нет! В одно мгновенье корабль ожил, как по волшебству, и заполнился неудержимым потоком хаотических звуков, казалось, вдруг вырвавшихся на волю из трюмов и погребов.

По палубам пронесся стремительный сигнал, и через секунду на корабле воцарился ад. В батарее, казематах и на мостиках загрохотали скорострельные орудия. Перекрывая их трескотню, заревели шестидюймовые башни. Сотни людей бежали по трапам сверху вниз и обратно, спеша на свои места по боевому расписанию.

Гремели элеваторы 75-миллиметровых орудий, выкидывая на палубу новые беседки с патронами. От элеваторов они катились непрерывными потоками, растекаясь по батарейной палубе. Когда я выбежал из каюты, то еще невозможно было дать себе отчет, что происходит наверху. Сначала стрельба шла по правому борту, следовательно, надо было полагать, что неприятель — справа. Но через минуту комендоры орудий 75-миллиметровой батареи левого борта также открыли свои порта и стали осыпать снарядами какую-то цель.

Бой с обоих бортов! Неужели мы окружены со всех сторон?

Через орудийные порта левого — наветренного борта стала захлестывать волна, отбрасывая людей от орудий. Скоро в батарейной палубе воды накопилось на полфута. Она с шумом перекатывалась, но в пылу боевого возбуждения никто на нее не обращал внимания.

Я вместе с трюмным механиком и рабочим дивизионом трюмных по боевому расписанию должен был находиться на своем посту — позади траверза батарейной палубы, наготове, чтобы по сигналу «водяной тревоги» бежать к району повреждения. Видя, что корабль охвачен суматохой, я условился с трюмным механиком и поднялся на спардек, чтобы самому хоть немного ориентироваться в обстановке.

Сразу трудно было что-нибудь понять. Лучи наших прожекторов беспорядочно метались во все стороны, их пересекали огненно-желтые вспышки выстрелов. Я встал у прореза коечных сеток для трапа на правый срез и старался отыскать глазами неприятеля, по которому шла столь бешеная артиллерийская стрельба из всех орудий, кроме двенадцатидюймовых.

Наши снаряды летели во все стороны. У самого борта вздымались водяные столбы от падения снарядов при выстрелах с большим углом снижения. Можно было подумать, что мы отбиваемся от подводных лодок. В то же самое время орудия стреляли с крайним возвышением на горизонт, где мелькали

какие-то огоньки.

Над головой вдруг, как обезумевшие, затрещали пулеметы, установленные на марсе грот-мачты, и дождь стреляных гильз посыпался по палубе. Если дело дошло до пулеметов, то можно вообразить, что враг уже лезет на абордаж!

Кормовая 6-дюймовая башня дала залп с крайним углом поворота на нос. Волна горячего воздуха резко хлестнула меня по лицу и на время ослепила глаза. Я еле устоял на ногах, затем перешел взглянуть, что происходит на другом борту, и увидел направленный на нас из-за горизонта луч прожектора. В это время впереди — видимо, на «Бородино» — заревела 12-дюймовая башня, голос которой резко ворвался в артиллерийский концерт. В левый борт сильно била засвежевшая волна, а из портов нашей низко поставленной батареи продолжали сверкать молнии выстрелов.

Никаких неприятельских судов я нигде не обнаружил, а потому сначала не мог понять, по какой цели идет стрельба. Но при свете луча прожектора я видел, как всплески снарядов рвали гребни набегавших волн, казавшихся комендорам темными корпусами миноносцев.

Видя, что корабль охвачен паникой перед невидимым врагом, что стрельба никем не управляется, я понял: еще две-три минуты такого исступления, и наш «Орел зальет волнами через орудийные порта батареи. При малой остойчивости достаточно внезапного резкого поворота, чтобы корабль накренился, хлебнул воды через открытые порта, повалился и более не встал.

Вместе с трюмным механиком Румсом я поспешил в батарею. Там воды уже набралось почти по колено, и она через порог кормового траверза потоком бежала по коридору вдоль офицерских кают и добиралась до кают-компании.

— Открыть горловины бортовых коридоров, перепустить воду через нижние бортовые отсеки в кочегарки, пустить помпы и турбины! — был дан приказ, и наши трюмные старшины Зайцев и Федоров бросились его исполнять.

Два верхних коридора по обоим бортам мигом заполнились водой, которая схлынула с палубы. С помощью командира средней батареи мичмана Туманова поспешили поднять ставни орудийных портов по левому наветренному борту и наглухо их задраили. С водой справились, и от сердца отлегло.

Когда эта опасность была устранена, я решил спуститься в машину к своему приятелю — старшему механику. Ведь там механики и вся машинная команда напряженно ждут в неизвестности разгадки происходящего наверху.

Ко мне обратился Иван Иванович Парфенов с вопросом:

— С кем мы сражаемся?

Сообщил то, что видел своими глазами:

— Миноносцев нигде не заметно, но мелькают какие-то огоньки на горизонте, по которым идет стрельба. Огонь открыли с головных судов.

Когда я снова поднялся на батарейную палубу, воды на ней уже не было. Молодцы трюмные успели перепустить воду на внутреннее дно кочегарки к помпам и откачали ее за борт.

С кормового мостика, где установлено десять 47-миллиметровых скорострельных орудий, прибежал прапорщик Калмыков. У него в руках осталась стреляная гильза патрона, потрясая которой, он бросился к нам с Румсом, крича:

— Я на мостике расстрелял все патроны. Люди разбежались, из погребов никто не отвечает, элеватор не работает. Укажите ради бога, где сход в мои патронные погреба!

Бедняга только утром получил назначение командовать орудиями кормового мостика, не знал своих людей и еще не изучил расположения погребов мелкой артиллерии. Румс показал ему шахту, и он стремительно загремел вниз по скобам.

В это время с командного мостика уже бежали боцман и горнист: «Отбой!» Но губы не повиновались бедному горнисту, из трубы он извлекал только совершенно нечленораздельные отрывистые звуки, а сигнала не получалось.

Остановить стрельбу было не так легко. Люди у орудий неистовствовали, пока у них были патроны. С мостика уже бежали по палубам и башням Шамшев, Славинский, Павлинов и насильно гнали комендоров от орудий, крича изо всех сил: — Прекратить огонь! Стоп стрелять! Отбой!

Я снова поднялся наверх. Воздух был пропитан пороховым перегаром. Прожекторы освещали печальную картину: справа в шести кабельтовых от нас плавал на боку, осев кормой, небольшой рыболовный пароход с красной трубой, сбитой мачтой и разрушенным мостиком. Надстройка на нем была охвачена огнем, и при свете пожара на фоне рубки мелькнула человеческая фигура с поднятыми кверху руками. А в этот момент сверкнул новый разрыв снаряда с одного из передних броненосцев. Яркожелтая вспышка пламени на секунду озарила погибавшее суденышко, прожектор потух, и все скрылось в ночном мраке.

Поблизости в перекрестных лучах мелькали контуры еще двух таких же рыболовных траулеров, но по ним никто не стрелял. На носу у них стояли треугольные паруса. И это были враги, угрожавшие нашим закованным в броню морским гигантам.

Сердце остро сжалось от боли, и на момент ожила перед

глазами только что мелькнувшая картина гибели людей, виновниками которой были мы!

Наконец, огонь со всех передних судов затих. «Суворов» поднял лучи прожекторов, как шпаги, прямо вверх. Но транспорт «Анадырь», шедший в кильватер «Орлу», не мог успокоиться еще несколько минут и продолжал поражать воображаемого врага из своих четырех 47-миллиметровых скорострелок.

Постепенно на «Орле» психоз прошел, порядок и управление на корабле восстановились. В кают-компании собрались офицеры из башен, с мостиков и из казематов. Все они подавлены происшедшим. С опущенными головами сидели в полумраке кормового каземата и обменивались отрывочными фразами под впечатлением пережитых минут.

Выяснилось, что на командном мостике знали немногим больше, чем мы на палубах. Первый выстрел раздался с «Суворова», он же открыл и прожекторы. За ним немедленно подхватили огонь «Александр» и «Бородино», начав обстрел каких-то судов, попавших в лучи прожекторов впереди по курсу.

Что касается «Орла», то управлять его огнем оказалось невозможным и каждая башня, каземат и пушка действовали по собственному усмотрению. «Орел» успел сделать до 500 выстрелов из 75– и 47-миллиметровых орудий и не менее 20 из 6-дюймовых башенных орудий. У одного 75-миллиметрового орудия в центральной батарее оказалось оторванным дуло. Шамшев был уверен, что комендор второпях сделал первый выстрел, не отвинтив наружной крышки с дульного отверстия. Он снова зарядил пушку и уже собирался сделать второй выстрел, но прислуга подачи во-время его удержала, что предотвратило опасность взрыва орудия.

Насколько можно теперь догадываться, наш отряд броненосцев, пересекая ночью отмель Доггербанк — излюбленное место ловли сельдей в Немецком море, — наткнулся на рыбацкую флотилию и, приняв ее за отряд неприятельских судов, открыл огонь. А пароходики тащили сети, плохо слушались руля и не могли уйти с курса эскадры. Пока ошибка была обнаружена, часть ближайших судов была обстреляна и два из них, повидимому, потоплены.

Но более всего мы были поражены сообщением, что есть телеграмма с крейсера «Аврора» о повреждениях, полученных ею от наших перелетов. Оказывается, это она светила слева прожектором и навлекла на себя огонь. В нее попало пять мелких снарядов; один из них разорвался в каюте священника, которому оторвало руку и ногу, другим снарядом был ранен комендор. В критический момент наши крейсера неожиданно оказались в 30

кабельтовых слева от нас и попали под обстрел.

Общее настроение всей кают-компании, как всегда, выразил Гирс:

— Ну и отличились же мы!

Готовились к встрече с японцами целую неделю, а вместо них наткнулись на рыбаков и в результате чуть сами себя не перетопили!

Хорошенькое начало для эскадры, идущей в бой!

Ну, куда к черту нам воевать?

А наш чудо-адмирал, тоже еще — «Мальбруг в поход собрался»!

Не сумел организовать движение отрядов, их охрану и связь!

«Камчатка» шляется где-то сама по себе, «в отдельном плавании», и оказывается на 30 миль позади, когда ей надлежит быть в авангарде с отрядом транспортов.

Крейсера, вместо того чтобы освещать и охранять наш путь, оказываются у нас под боком и попадают под обстрел! Хорошо, что они еще так дешево отделались.

Но где же наш враг и кто его видел? И чем бы кончилось такое ночное столкновение, если бы японские миноносцы действительно атаковали нас?

Уже то, что ни один наш броненосец не получил попадания торпеды, доказывает, что сражались мы с привидениями, созданными нашим воображением. Да разве мы с такой «боевой подготовкой» способны отразить настоящую бешеную атаку готовых на гибель японцев?

— Кого же в таком случае мы обстреляли и потопили? — спросил старший врач Макаров.

Ответил старший штурман Саткевич:

— Судя по тому, что столкновение произошло у самой Доггербанкской мели, скорее всего надо полагать, что под наши снаряды попали голландские рыбаки.

— Ну, если это так, то инцидент можно будет уладить извинениями и соответственной компенсацией. Но что будет, господа, если на нашу беду рыбаки вдруг окажутся английскими? — тихо вымолвил Гирс, и на этот раз его вопрос повис в воздухе без ответа.

Будем ждать, что покажут ближайшие дни.

10 октября. Следующий после пережитых событий день прошел спокойно. Ни один из кораблей эскадры никаким нападениям не подвергался, и ничего нового, проливающего свет на трагические события злополучной ночи, мы не получили.

Вчера около 5 часов дня наш броненосный отряд встретил новую группу рыболовных судов, тащивших длиннейшую сеть в

несколько миль. Рыбаки перегородили наш курс. Броненосцы пошли через сети с застопоренными машинами и, конечно, нарушили лов рыбы.

Только командир «Орла», не доверяя судьбе, столь неблагосклонной в прошлом к его кораблю, побоялся запутать винты и зацепить сеть рулем. Он упорно обходил рыбацкую флотилию, делая петли в несколько миль и задерживая весь отряд.

Погода нам благоприятствует. После тихого и ясного дня наступила совсем теплая ночь, которая, несмотря на тревожное настроение, заставила нас забыть Балтику с ее осенними непогодами, и мы предвкушали ожидающие нас впереди волшебные ночи в полосе тропиков. Сегодня зеркальная гладь не нарушается даже мелкой рябью. Я долго стоял на крыле мостика и весь отдался необыкновенному очарованию ночи. Поверхность моря превратилась в гигантское зеркало, отражающее небо с его звездными богатствами и млечным путем. В морской глубине под нами мелькают звезды, а горизонт, разделяющий воду и небесный свод, исчез из поля зрения. Корабли плывут по опрокинутому небу среди созвездий, как будто путь эскадры пролегает в эфире мирового пространства. Вторая полная луна светит нам из-под киля, и мы раскалываем ее своим форштевнем, а расходящиеся от хода корабля волны нарушают покой звезд, которые ныряют по изогнутым гребням. Впереди нас блестят бортами и жерлами орудий три наших спутника, а за кормой над взмученной дорожкой попутного следа мерцают топовые огни «Анадыря». Изредка попадаются встречные красавцы-парусники или мелькают огни освещенных пассажирских пароходов.

В 11 часов ночи на горизонте был обнаружен темный контур подозрительного судна, видимо, шедшего с нами одним курсом, но не имевшего отличительных огней. За ним внимательно следили со всех кораблей нашего отряда. Когда линия броненосцев с ним поровнялась, «Суворов» сделал предупредительный холостой выстрел из 47-миллиметрового орудия. На пароходе не видно никаких признаков жизни. Второй выстрел был сделан боевым снарядом под нос пароходу. После этого на нем, наконец, проснулись и загорелись отличительные огни. Это был мирный грузовик, вся палуба которого сплошь была загружена пиленым лесом.

С утра сегодня вступили в пролив Ла-Манш, пройдя через ворота Па-де-Кале. Справа показалась желтая полоска земли — туманные берега «гордого Альбиона», мимо которых мы проследовали в расстоянии около десяти миль. Как ни любопытно было видеть характерные подробности страны

мореплавателей, но даже в сильный бинокль можно было видеть только освещенные береговые скалы.

Завтра мы должны войти во французский военный порт Брест, где предстоит большая погрузка угля. Брест охраняет подступы к Франции со стороны Атлантического океана и далеко выдвинут на западной оконечности полуострова Бретань. Подход к нему весьма затруднен массой скал, островов и подводных камней.

Со вступлением в Ла-Манш мы уже встретили зыбь, идущую с океанских просторов. Чувствуется мерное дыхание могучей груди Атлантического океана. Необычно длинный период волны при полном отсутствии ветра говорит о том, что она родилась не в тесных берегах пролива, а возникла на необъятных водных пространствах, разделяющих Старый и Новый Свет. Глазом нельзя уловить рельеф мощной зыбины, когда она надвигается на корабль и шутя вдруг поднимает его. Впервые мы испытываем настоящую килевую качку, идя навстречу движению волны, тогда как в Балтике даже в шторм корабль не делал столь заметных размахов. Период продольных колебаний — от 7 до 8 секунд.

12 октября. По расчетам штурманов, мы должны были подойти к Бресту вчера около 5 утра. Наши офицеры рассчитывали, что сегодня удастся провести вечер на берегу, в городе, попасть в театр, хороший ресторан и вознаградить себя за лишения и трудности походной жизни.

Готовясь к приходу в иностранный порт, усиленно наводили внешний лоск на корабли: чинили побитые трапы, красили борта, потертые при угольных погрузках. Но, видимо, Нептун на нас в обиде за обстрел рыбаков. В три часа перед рассветом он навел на нашем курсе такой густой туман, что адмирал не захотел рисковать кораблями при входе в Брест опасным фарватером и взял курс на пересечение Бискайского залива к северо-западной оконечности Испании, на мыс Финистерре. Поэтому в точности мы еще не знаем ближайшего пункта нашей стоянки. Сегодня весь день созерцаю Бискайку, о грозных бурях которой я наслышался еще в училище.

В огромный тупик Европейского континента, образуемый пересечением под прямым углом западного берега Франции и северного побережья Испании, Атлантический океан загоняет свои седые валы, катящиеся с западными ветрами от самых берегов Америки. Здесь создается невообразимая толчея от скрещения двух систем волн: прямых — с океана и отраженных от берегов. В силу этого качка в Бискайском заливе особенно тяжелая и опасная. Немало судов еще в отдаленные времена нашло здесь свою гибель. В 1870 г. во время внезапно

налетевшего шквала опрокинулся килем кверху первый башенный броненосный фрегат английского флота «Кэптен».

Но сегодня Атлантический океан настроен мирно и только баюкает на своей груди наши броненосцы. Попрежнему с запада катятся валы мощной зыби, едва уловимые для глаза, но сказывающиеся сильными размахами килевой качки на наших кораблях. Броненосцы мерно ныряют в валы, погружаясь носом до самых якорных клюзов.

Я долго не мог оторваться от этой занимательной картины и, свесившись через леера на баке, целый час любовался контурами корабля через прозрачную толщу воды. Не менее занятно следить с кормового балкона за изумрудной дорогой, тянущейся ровной лентой за кормой.

Встречные суда попадаются редко. Иногда только появится на горизонте тонкая струйка дыма или стройная пирамида парусов трехмачтовой шхуны. Наш отряд продолжает следовать изолированно от остальных подразделений эскадры. Транспорты и миноносцы рассыпались по портам северной части французского побережья, а Фелькерзам пошел напрямик в Танжер, где должен будет дожидаться нашего прихода.

Что касается намеченной стоянки, то от адмирала по этому вопросу пока никаких указаний не поступало. Штурмана считают, что мы не можем идти дальше испанского порта Виго без пополнения запаса топлива: нижние поперечные ямы уже опустели. Пришлось прибегнуть к использованию последнего угля из верхних запасных ям на нижней броневой палубе, перегребая уголь в поперечные ямы к котлам. По подсчетам старшего механика, «Орел» расходует до 110 тонн в сутки при ходе в 10 узлов и покрытии всех судовых надобностей.

Глава XIV. Стоянка в испанском порту Виго

13 октября. Сегодня ночью мы обогнули мыс Финистерре, который 2000 лет назад считался «краем земли», выдвинутым в безбрежный океан. Бискайский залив мы перерезали по диагонали и далее взяли курс прямо на юг. Уже с утра в неясной дымке слева показались расплывчатые контуры вершин Пиренейского хребта, тянущегося к востоку по берегам Испании вдоль Бискайки.

К 10 часам утра наш отряд подошел к входу в огромный залив, вдающийся вглубь материка на два десятка миль в виде глубокого извилистого фиорда.

Солнце уже с ранних утренних часов жжет совсем по-южному. Его горячие лучи ярко освещают оголенные высокие скалы,

поднимающиеся прямо из моря, как часовые при входе в порт Виго. За ними открылась панорама роскошной бухты. По ее берегам разбросаны живописные рыбацкие поселки, приютившиеся в уютных долинах среди отрогов Кантабрийского хребта.

Оригинальные рыболовные суда с коричневыми парусами бороздят прибрежные яркозеленые воды Атлантического океана. За поворотом бухты открылся небольшой жизнерадостный испанский городок, громоздящийся по склону горы. Старинная крепость со стеной и башнями венчает горный хребет и царит над городом и бухтой.

Эскадру встретил испанский лоцман и ввел в бухту, указав назначенное ей место стоянки.

С «Суворова» раздался салют городу и испанскому флагу. Крепость долго не отвечала на приветствие, наконец, как бы очнувшись от сна, окуталась клубами белого дыма, и сверху по горам десятикратным эхом гулко прокатился пушечный раскат испанского ответа.

— Должно быть, бегали в лавочку за снарядами, — острили наши матросы по поводу медлительности испанцев.

Вслед за крепостью салют повторил маленький испанский крейсерок «Эстрамадура», стоявший у набережной. К нашим кораблям от берега устремились многочисленные гребные шлюпки с продавцами всяких товаров и испанскими торговками в пестрых платках. С кормового балкона, с трапов и через орудийные порты батареи завязалась бойкая торговля фруктами, платьем, открытками и разными безделушками местного производства. Русские деньги пошли в ход беспрепятственно.

В глубине бухты были обнаружены наши пять немецких угольщиков. Один за другим они начали подходить к броненосцам и, отдавая якоря, швартоваться борт-о-борт. Не теряя ни минуты, с кораблей перебросили на угольщики деревянные сходни и стали налаживать все погрузочное оборудование.

Однако, неожиданно для всех, на немецкие пароходы явилась испанская портовая полиция и наложила запрет на погрузку угля, основываясь на нейтралитете Испании в русско-японской войне. А у нас на броненосцах оставалось всего по 250 тонн угля, т. е. на двое суток экономического хода. Положение отряда в случае запрещения погрузки оказалось бы крайне затруднительным и даже безвыходным.

Неужели с самого начала похода может повториться история испанской эскадры, во время войны с Соединенными Штатами застрявшей без угля в Порт-Саиде и принужденной вернуться

обратно в Испанию?[15]

Адмирал Рожественский принужден был лично отправиться на берег к губернатору для переговоров о разрешении на погрузку угля. Губернатор запросил инструкций из Мадрида, а пока предложил подчиниться его распоряжению и обождать ответа от правительства. Таким образом, наш отряд из четырех броненосцев оказался в полной зависимости от настроений испанских властей. Рожественский отдал приказ загасить топки, оставив по одному котлу для поддержания электрического освещения и вентиляции. Введена строжайшая экономия в расходовании пресной воды.

На ночь приняты все меры охраны кораблей при стоянке на рейде. «Орел», как ближайший ко входу в бухту, получил задание вести наблюдение за морем. Сигнальщики, напрягая зрение, всматриваются в непроницаемую темноту южной ночи. Заметив что-нибудь подозрительное, они сообщают минерам на верхний мостик. Тогда внезапно вспыхивает прожектор, пронизав лучом густой мрак.

Попавшее в луч света обнаруженное судно начинает беспомощно метаться, как будто ему угрожает немедленный расстрел. Но дежурный, удостоверившись, что это мирный рыбак или катающаяся на шлюпке влюбленная парочка, выключает свет, и снова покрывало ночи окутывает и море и горы.

К 11 часам ночи красное зарево озаряет небо с глухого конца бухты. Медленно из-за гор поднимается полная луна, и тогда начинается фантастическая картина испанской ночи. Город усеян мерцающими огнями. Набережная окаймлена гирляндами ярких фонарей, от них разбегаются вверх двойные линии уличных огней, теряющихся на вершине горы.

Весь город окаймлен темным силуэтом горного кряжа, служащего его задним фоном. На вершине хребта четко вырисовывается залитая лунным светом поверхность.

Вдоль берегов бухты мигают огоньки рыбачьих поселков. Всю ночь парусные шлюпки с фонарем на клотике мачты, как светлячки, во всех направлениях бороздят бухту. Это рыбаки выходят в океан для промысла. На носу в качестве дозорного неизменно сидит мальчишка, свесив за борт босые ноги. Иногда пробежит военный катер, и за ним долго держится расходящийся треугольником сверкающий след, по изломам которого прыгает отражение луны. А когда в полосу лунного отражения на поверхности бухты попадает гребная шлюпка, то на большом расстоянии виден каждый взмах весел.

15 октября. Погрузка угля. Испанские жандармы. Вчера в 4 часа дня адмирал получил от местного губернатора уведомление

о том, что испанское правительство разрешило русским кораблям погрузить, стоя в порту, со своих транспортов по 400 тонн угля для перехода в ближайший порт по пути следования эскадры. На погрузку предоставлено 18 часов. Погрузка должна производиться под строгим наблюдением испанских портовых властей для гарантии соблюдения условий испанского нейтралитета.

Немедленно по всем кораблям отряда был дан приказ адмирала: во что бы то ни стало успеть за назначенное для погрузки время принять по 800 тонн. Командир объяснил команде перед фронтом значение быстроты погрузки и просил всех постараться. Работа закипела.

По выражению мичманов, «грузили, как бешеные черти», без передышки, всей командой без исключения, «вплоть до попа и собаки». Под конец люди валились с ног. Им давали чарку водки, и они снова кидались на мешки. Впереди все время шел «Александр III». Он, как гвардейский корабль, уже проплававший в строю год, успел организовать судовые работы лучше всех. Но и остальные корабли не отставали сколько-нибудь заметно.

Чтобы испанские «альгвазилы» не вмешивались в ход погрузки, наш старший офицер любезно пригласил их в кают-компанию, где была выставлена на стол лучшая «артиллерия» из нашего винного погреба. Три мичмана повахтенно занимали дорогих гостей, чтобы им не было скучно коротать длинную ночь на борту броненосца. По временам лейтенанты и механики также забегали на минутку в кают-компанию послушать, как идет дружеская беседа, и мимоходом утолить жажду, чокнувшись с гостями. Нет ничего удивительного, что при столь пылком выражении дружественных чувств оба стража испанского «нейтралитета» уже не были в состоянии подниматься на верхнюю палубу. Они скоро приняли участие в хоровом исполнении русских песен, уверяли, что питают горячие симпатии к России, и даже начали излагать свои политические взгляды.

Надо при этом сказать, что ни на одном языке, кроме испанского, они не знали ни одного слова, а среди нашего состава, конечно, никто испанского не знал, но это не препятствовало взаимопониманию. И скоро мы уже знали, что старший толстый жандарм в чине капитана принадлежит к оппозиции своему правительству, а его помощник, длинный и тонкий, похожий на Дон Кихота, вообще своего Альфонса в грош не ставит. По этому поводу хором спели «Марсельезу».

Когда в 2 часа ночи, спустившись с мостика от угольной лебедки, я заглянул в кают-компанию, то нашел заседание еще в

полном разгаре, хотя испанцы уже начали сдавать, заметно осовели и плохо соображали, что происходит. Разговор велся по-латыни, и мичман Сакеллари, классик по образованию, стоя в угрожающей позе Цицерона, громил преступного Каталину: «Доколе, Каталина, ты будешь злоупотреблять нашим терпением?»[16]

С рассветам немецкий угольщик отошел от броненосца, и боцман Воеводин, подкатав штаны, пустил с вахтенными и трюмными все пожарные пипки на спардеке, смывая с палуб, бортов и коечных сеток оставшуюся угольную пыль. Матросы голыми плескались в соленой воде, стараясь из чернокожих снова превратиться в представителей белой расы.

От испанских жандармов, принесших с собой мадридские газеты, мы узнали, что в печати уже появилось сообщение о нашем столкновении с рыбацкой флотилией в Немецком море. Эта флотилия оказалась английской, и в Англии — страшное возбуждение. Все английские газеты требуют немедленных репрессий против эскадры Рожественского.

Итак, оправдались худшие из предположений. Из-за этого непредвиденного инцидента создается серьезный дипломатический конфликт.

16 октября. Эскадра под арестом. Вчера получено распоряжение загасить все топки и стоять в Виго впредь до дальнейших приказов из Петербурга.

Мы узнали из газет, что Англия предъявила требование отставки и предания суду командующего 2-й эскадрой адмирала Рожественского и командиров всех кораблей, причастных к расстрелу английских рыбаков.

Кроме того, мы задержались в Виго уже более трех суток, нарушив этим условия испанского нейтралитета, и, следовательно, обязаны или немедленно покинуть Виго, или же разоружиться.

Как видно, дело приняло весьма серьезный оборот.

В Англии объявлена мобилизация морских резервистов, а в Гибралтаре происходит концентрация эскадр Атлантического океана и Средиземного моря. Англия готова всей грозной мощью своего флота подкрепить ультимативные требования и стремится бряцанием оружия запугать петербургскую дипломатию.

Из Виго летят телеграммы в Петербург. Рожественский отправил подробное донесение о происшествии у Доггербанка и утверждает, что огонь с «Суворова» был открыт по трехтрубному миноносцу, быстро сближавшемуся с эскадрой контр-галсом, а рыбаки пострадали случайно от наших перелетов, доказательством чего являются повреждения, полученные

нашими собственными крейсерами. Присутствие миноносцев подтверждено телеграммами «Камчатки».

Английские газеты на основании показаний рыбаков сообщают, что «русский миноносец до утра оставался на месте столкновения, но не оказал помощи пострадавшим».

Так как при первом броненосном отряде ни одного миноносца не было, то Рожественский усматривает в этом сообщении доказательство присутствия подбитого миноносца из числа атаковавших русскую эскадру. Сегодня поздно вечером по эскадре сообщили из штаба приказ командующего, в котором была приведена следующая телеграмма царя:

«Мысленно душою с вами и моей дорогой эскадрой. Уверен, что недоразумение скоро кончится. Вся Россия с верою и крепкой надеждой взирает на вас. Николай».

Из этой телеграммы можно сделать вывод, что царское правительство решило взять Рожественского под защиту и не опасается серьезного столкновения с Англией. Видимо, в Петербурге не считают серьезными воинственные призывы и угрозы английских газет и рассчитывают свести все дело к дипломатическим переговорам, извинениям и установлению суммы компенсации пострадавшим.

Уверенность царя, что недоразумение скоро кончится, дает основание догадываться, что Петербург успел заручиться поддержкой европейских держав и прежде всего Франции и Германии. Действительно, если бы Англия серьезно намеревалась вызвать столкновение с Россией, то она должна была бы считаться с неизбежностью вмешательства Франции на стороне России, а Германия и державы тройственного союза были склонны занять позицию, сочувственную правительству Николая II.

Что могла бы выиграть Англия от этой преждевременной, внезапно разгоревшейся европейской войны? В столкновении с Россией еще в 1853–1856 гг. она имела союзниками Францию, Турцию и Сардинию, которые несли главную тяжесть войны, и тем не менее достигла весьма ограниченных результатов. Теперь Англии гораздо выгоднее дожидаться, чтобы Россия была ослаблена Японией без всяких потерь со стороны Англии.

Таким образом, насколько можно ориентироваться в международном положении, «гулльский инцидент», как его окрестила европейская пресса, будет локализован и не зажжет европейской войны, а следовательно, 2-я Тихоокеанская эскадра пойдет далее по своему назначению.

18 октября. Из французских газет стало известно, что принято предложение Франции собрать в Гааге международную

морскую конференцию с участием видных адмиралов морских держав в качестве экспертов, на которую будет возложена задача вынести согласованное заключение о действиях адмирала Рожественского.

Морское министерство дало распоряжение Рожественскому срочно командировать в качестве свидетелей по одному офицеру с каждого корабля и прислать со всех кораблей телеграфные ленты за 8 октября, устанавливающие обмен телеграммами с «Камчаткой» по поводу атаки миноносцев.

От штаба командируется капитан 2-го ранга Кладо, а также по одному представителю с броненосцев «Александр» и «Бородино». С «Орла» в число свидетелей не включен никто, так как на нем атакующих миноносцев не видали.

Пока идет эта подготовка к разбору гулльского инцидента, мы продолжаем стоять в Виго на положении задержанных. Берег так и манит наших бедных моряков, мечтающих походить по твердой земле, но личные сношения с городом никому не разрешены. А так хотелось бы хоть мимоходом познакомиться с этой колоритной страной и ее народом.

Позавчера днем на рейде Виго появился новый гость.

В полдень на горизонте против входа в бухту вахтенные обнаружили дым быстро приближающегося судна. Вскоре можно было рассмотреть в бинокль силуэт сходного с нашей «Авророй» трехтрубного крейсера под английским флагом. Стремительно влетев на рейд, он отдал якорь и немедленно отсалютовал испанскому флагу, а после ответа крепости — приветствовал по всем ритуалам международной вежливости также и нашего адмирала. Это был один из последних броненосных крейсеров в 9800 тонн, с вооружением из 14 орудий 6-дюймового калибра, с ходом 24 узла.

Командир его, не теряя ни минуты, отвалил от борта на катере с визитом к губернатору, затем сделал одноминутный визит адмиралу Рожественскому, а через час поднял якорь и исчез в море, где, видимо, его поджидала английская эскадра Атлантического океана.

Вчера рано утром английский крейсер снова влетел на короткое время в бухту, как будто стремясь загипнотизировать нас своей боевой готовностью и быстротой действий. Лихость управления, четкость всех маневров и изумительная выправка во всем наружном виде свидетельствовали о блестящей организации службы и тренировке.

Глава XV. Разделение эскадры в Танжере

21 октября. 19 октября в 7 часов утра по телеграмме из Петербурга эскадра покинула Виго и пошла дальше по своему назначению.

Не успели скрыться из виду испанские берега, как дымок на горизонте обнаружил присутствие нашего знакомого — английского крейсера «Ланкастер», который сблизился с нашим отрядом и пошел параллельным курсом. Ночью к нему присоединились четыре крейсера. На утро мы оказались под конвоем пяти английских крейсеров: четырех типа «Ланкастер» и одного — флагманского четырехтрубного типа «Гуд Хоп».

Весь день они проделывали перед нашими глазами разные перестроения и несколько раз пересекали наш курс, видимо, стараясь установить скорость и направление. Мы принуждены были молча сносить этот оскорбительный «конвой», хотя «вояки» вроде старшего минного офицера Никонова и мичмана Бубнова выходили из себя, наблюдая вызывающее поведение англичан.

Наши орудия все время оставались заряженными.

Позже на горизонте появились с другого фланга еще три дымка. Мы оказались в полном окружении и в таком положении были принуждены совершить весь переход от Виго до Танжера.

По пути произошел пожар вследствие самовозгорания материалов в запасной машинной кладовой «Орла» на нижней броневой палубе. Тушение пожара отняло много времени. Пришлось залить водой все помещения кладовой, так как проникнуть в нее из-за едкого дыма оказалось невозможным. Но когда кладовую осушили, в углу снова разгорелся огонь и повалил густой дым.

Пришлось опустить через горловину людей с пожарными шлангами и мокрыми мешками на головах. Разрыли в углу паклю и вату, нашли очаг воспламенения и загасили пламя окончательно.

С 12 часов дня впереди по курсу показались вершины Атласского хребта на Африканском материке. Открылись голые прибрежные скалы, круто спускавшиеся в океан.

Танжер, к которому направился наш отряд, входит в состав французской колонии Марокко и расположен на открытом океанском берегу Африки. В 30 милях к востоку от Танжера начинается Гибралтарский пролив. Здесь Европу и Африку разделяет морской коридор всего в 13 километров шириной. По обе стороны пролива — грозные неприступные скалы, отвесно падающие в море. Это — «Геркулесовы столбы» древнего мира.

Англичане еще в 1704 г. захватили Гибралтар у испанцев в свои цепкие руки и превратили его в неприступную крепость, являющуюся важным стратегическим пунктом, ключом морского

пути из Европы на Восток.

На рейде Танжера мы застали в сборе все отряды нашей эскадры, с которыми расстались еще у Скагена. Здесь же находились два французских крейсера и один английский. Наш новый «конвоир» — «Ланкастер» немедленно появился с моря, придя из Гибралтара. Он все продолжает вести открытое наблюдение за всеми нашими действиями и передвижениями.

Командир «Ланкастера» поздравил сигналом нашу эскадру со днем восшествия на престол Николая II. Рожественский, усматривая в этом акте любезности намек на примирение, послал на «Ланкастер» с визитом своего флаг-офицера, но... последний не был допущен на борт английского крейсера, так как «по закону англичане не имеют права допускать на свои корабли посторонних ранее осмотра членом портовой санитарной комиссии». И флаг-офицеру осталось откланяться с вельбота, принеся устную благодарность за поздравление. А «Ланкастер» через пять минут снова выбрал якорь и скрылся в направлении Гибралтара, куда направилась вся конвоировавшая нас крейсерская эскадра.

Рейд Танжера совершенно открыт для западных и северных ветров. Через ворота между двумя материками постоянно дует сквозняк, и здесь на якорной стоянке все корабли треплются на крутой волне. Сейчас — непроглядная тьма, хотя всего 8 часов вечера. Мы при свете дуговых фонарей приступаем к ночной погрузке угля перед выходом в Атлантический океан.

В Танжере оказалась и виновница «гулльского инцидента» — транспорт-мастерская «Камчатка». Все чрезвычайно интересуются ее объяснениями по поводу ночных панических телеграмм 8 октября.

Старший минер «Орла» Никонов, брат которого плавает старшим офицером «Камчатки», сегодня успел побывать там в гостях и привез некоторые интересные подробности этого загадочного происшествия.

Весь судовой состав «Камчатки» категорически утверждает, что «Камчатка» была атакована отрядом из четырех миноносцев, которые показали опознавательные сигналы, но за предыдущий день. Один миноносец выпустил мину, что все видели по характерной пороховой вспышке, а три других миноносца большим ходом ушли вперед догонять эскадру. «Камчатка» при отражении атаки сделала до 300 выстрелов из 47-миллиметровых орудий. Первые выстрелы оказались очень удачными: были видны разрывы снарядов между трубами и на полубаке миноносца.

Офицеры «Суворова» также утверждают, что флагманский корабль, идя головным в колонне, первым открыл огонь по

трехтрубному миноносцу, который полным ходом шел навстречу эскадре и его густой дым темной полосой стлался по воде.

В этот момент впереди по курсу взвилась ракета, рассыпавшаяся разноцветными огнями, которая была пущена рыбацкой флотилией как сигнал для сбрасывания сетей. На следовавших за «Суворовым» кораблях ракета была принята за сигнал атаки, что и вызвало обстрел рыболовных судов, так как «Александр» и «Бородино» не видели миноносца и не знали, в кого стреляет флагманский корабль.

Есть также сведение с «Бородино», что в ночь перед приходом в Виго были замечены в океане три миноносца, следовавших за нами на большом расстоянии в полосе дыма, который оставляли за собой броненосцы. Из-за отсутствия при нашем отряде быстроходных крейсеров это наблюдение осталось непроверенным, а потому нельзя точно утверждать его достоверность.

Все-таки гулльский инцидент продолжает оставаться окутанным тайной, так как реально нигде не были обнаружены японские миноносцы и доказать их присутствие одними ссылками на показания наших свидетелей, очевидно, не удастся.

Наш первоначальный скептицизм по поводу присутствия миноносцев после всех сообщений с «Камчатки», «Суворова» и «Бородино» несколько поколебался. Но Гирс, мнения которого в нашей кают-компании по всем вопросам морских операций пользуются наибольшим авторитетом, продолжает утверждать, что если с нами и встретились какие-то миноносцы, то во всяком случае не японские. Это доказывается отсутствием потерь и повреждений наших кораблей при полном неумении организовать охрану эскадры на ходу, вести правильное отражение атак и руководить артиллерийской стрельбой кораблей. Если мы избежали потерь, то этим обязаны не искусству адмирала и не нашей бдительности, а тому, что встреченные нами суда вовсе не имели намерений нас атаковать. Утверждение «Камчатки», что была видна вспышка минного выстрела с одного из миноносцев, не заслуживает доверия. По ошибке за нее мог быть принят разрыв снаряда или пламя, выброшенное из трубы.

Англия согласилась на передачу разбора конфликта в Гаагский международный трибунал, который должен будет вынести компетентное суждение по вопросу: действительно ли русская эскадра подверглась нападению, или же столкновение с рыбаками явилось следствием обуявшего эскадру психоза?

Повидимому, европейские державы, содействующие дальнейшей посылке русской эскадры на Восток, хорошо

понимают авантюрный характер этой экспедиции, но заинтересованы в том, чтобы глубже втянуть царское правительство в дальневосточные дела и использовать в своих видах его ослабление в Европе. Вот в какой сложный переплет международных политических интриг попала наша эскадра.

После стоянки в Танжере начинается новый этап в жизни эскадры: мы порываем с Европой, за нашей кормой скроются европейские берега. Продвигаясь на юг, мы пойдем по пути древних финикиян, перережем экватор и углубимся в южное полушарие до 36-й параллели, обогнем, как Васко-де-Гама, «мыс бурь», переименованный португальским королем в мыс «Доброй Надежды», и только затем повернем на север к сказочному Мадагаскару.

В Танжере произошло пополнение нашей эскадры двумя новыми вспомогательными судами: из Франции на соединение с нами пришли оборудованный в Тулоне пловучий госпитальный корабль «Орел», перестроенный из парохода Добровольного флота, и рефрижераторный пароход «Эсперанца», на котором будет находиться 4000 тонн замороженного мяса для снабжения эскадры в пути.

Наш тезка, госпитальный белый «Орел», привлекает всеобщее внимание. Это красивый океанский пароход, двухтрубный и трехмачтовый, выкрашенный в белый цвет, под флагом Красного Креста.

Во главе госпитального корабля стоит старший врач Мультановский. В его распоряжении находятся 5 младших врачей и 12 сестер милосердия, получивших специальную подготовку. Почти все сестры — родственницы офицеров эскадры. Среди них — племянница адмирала Рожественского, а также женщина-врач, родная сестра нашего орловского ревизора лейтенанта Бурнашева. Женский персонал госпиталя возглавляется госпожой Сивере, приятельницей жены адмирала Рожественского и его хорошей знакомой.

22 октября. Сегодня в 8 часов вечера — сигнал адмирала: «Назавтра к 6 часам утра иметь пары для выхода в океан. Переход 7 суток».

Итак, через три недели после выхода из Либавы мы покинем европейские воды. Европа скроется из наших глаз. Прощай, Европа!

Глава XVI. Выход в Атлантический океан

26 октября. В открытом океане. Четвертые сутки идем безбрежным океаном. Эскадра покинула Танжер еще утром 23 октября. До сих пор после выхода из Либавы погода неизменно благоприятствует нашему походу. Вчера в 6 часов вечера перед заходом солнца справа на горизонте обрисовались горные вершины Канарских островов, среди которых господствует пик Тенериф высотой в 7500 футов. Курс эскадры проложен в стороне от обычного маршрута коммерческих судов, и поэтому по пути мы никого не встречаем.

Впрочем, вчера наш строй нахально прорезал итальянский белый пассажирский пароход, шедший встречным курсом с Мадейры в Средиземное море. Он прошел между двумя колоннами наших кораблей, салютуя им флагом.

После Танжера некоторое время за нами продолжала следить английская крейсерская эскадра, которую можно было видеть на горизонте за кормой в строе фронта. Но, убедившись, что мы действительно взяли курс на юг и направляемся в обход мыса Доброй Надежды, англичане на широте Канарских островов, наконец, оставили нас в покое, и сегодня дымков их кораблей уже совершенно не видно.

По мере приближения к тропикам с каждым днем становится все жарче. Уже сейчас температура воздуха достигает 24° Реомюра, а воды 20°. Вышел приказ адмирала: надеть летнюю форму и фуражки с белыми чехлами.

Океан тихо баюкает наши корабли. После невзгод и треволнений истекшего месяца наступила полоса полного отдыха и спокойствия, которыми весь состав эскадры спешит воспользоваться в полной мере. Надолго из нашего кругозора исчезла твердая земля. Мы всецело во власти водной стихии, порождающей ощущение безграничного простора.

Перед глазами каждый день раскрывается одна и та же картина: бледно-бирюзовое небо, залитое ослепительным солнцем, взъерошенный белыми гребнями сизо-фиолетовый океан да наша семья в 14 кораблей. И хотя кругом все остается без перемен, но пытливый глаз моряков все более изощряется открывать новые переливы в кажущемся однообразии тонов. Взор постепенно улавливает на поверхности океана легкие тени облаков, различает игру глубинных рефлексов и мигающую сетку воздушных течений над горизонтом.

После обеда до самой темноты мы часами сидим на кормовом балконе со стаканом стынущего чая, стоящим на

широком планшире поручней. Попутный пассат обвевает сидящих, принося живительную свежесть и играя бахромой тента, а однообразная музыка струй, завихренных ударами лопастей винтов, усыпляет мысль, погружая ее в сладостное забытье.

В 6 часов солнце, закончив свой дневной пробег по небу, уходит на покой, и после короткой вечерней зари вступает в свои права мягкая субтропическая ночь. На темной глубине небес загораются таинственные письмена звездных сплетений, а океан озаряется внутренним, присущим ему фосфорическим блеском, Каждый всплеск воды у борта рассыпается мириадами изумрудных искр, и в изломе догоняющего корабль гребня то и дело вспыхивает потревоженная огромная медуза, напоминающая лампу с зеленым светящимся абажуром.

Суда несут только отличительные огни. Все иллюминаторы затемнены. Но мы уже привыкли различать контуры смежных кораблей. Среди тропического ночного мрака начинается немой разговор сигнальными огнями. На всех фок-мачтах меланхолически мигают четыре белые или красные лампочки сигнальной системы Степанова. Вслед за этим на секунду вспыхивает, нервно трепеща, фосфорический огонь фонаря Табулевича на самом клотике фок-мачты и так же внезапно потухает.

Но не успели броненосцы отрепетовать сигнал «Суворова», как завязалась беседа прожекторами между крейсерами отряда Энквиста, замыкающими строй эскадры. Лучи, скользя по облакам, прорезывают темный небесный свод и прерываются по азбуке Морзе. Внезапно позади «Ослябя», идущего в кильватер «Орлу», заблистал луч «Нахимова». Стройный корпус броненосца четко обрисовался на ночном небе, опоясанный по ватерлинии ожерельем загоревшейся в луче пены. Он резал гребни океанской зыби своим далеко выдвинутым тараном, а его три трубы и грозные мачты с боевыми марсами заблестели над высоким бортом с торчащими дулами многочисленных орудий.

28 октября. Вступление в тропики. Вчера в 6 часов утра пересекли тропик Рака. С каждым днем жара усиливается, хотя солнце задернуто пеленой испарений океана и только тускло просвечивает сквозь белесоватую дымку водяных паров, которыми насыщена атмосфера. Сегодня в 10 часов утра термометр показал 30° Цельсия, а вода нагрелась уже до 26° Цельсия.

Даже на открытых верхних мостиках под тентом нечем дышать, а в машинах и кочегарках — настоящий ад. В них люди работают почти голые, обливаясь потом.

Под вечер с заходом солнца все наружные поверхности

корабля сплошь покрываются слоем влаги, как густой росой, а на губах чувствуется осадок морской соли.

Со времени ухода из северных широт сильно изменился вид ночного неба. За ночь над нашей головой успевают смениться почти все созвездия зодиака. После захода солнца на западе загорается золотистая Венера, отвесно спускающаяся в океан. В полночь через зенит проходит Юпитер, затмевая своим ярким блеском все звезды тропического неба. Даже Сириус тускнеет перед ним. Полярная звезда еле мерцает над самым горизонтом, а Большая Медведица, лучшее украшение северного неба, уже более не показывается ночью. Вместо нее впереди по курсу с каждым днем все выше поднимаются еще не знакомые мне созвездия другой — южной — половины небесного свода.

По мере удаления к югу все слабее становится связь эскадры с европейскими странами. В Танжере госпитальный «Орел» доставил партию почты из России, посланную через Францию. Но на нашем «Орле» не оказалось счастливцев, получивших вести из дому. Теперь приходится надолго запастись терпением в ожидании писем и газет из России. По сведениям из штаба, вся корреспонденция будет направлена через Гинзбурга, взявшего на себя снабжение эскадры углем, прямо на Мадагаскар, куда мы придем в середине декабря. Но, не получая писем из дому, мы не упускаем случая подать весть о себе своим близким. С каждой стоянки эскадры в Россию отправляется целый транспорт писем и открыток. Адмирал приказом строго запретил сообщать сведения, характеризующие состояние эскадры, условия ее стоянок, дальнейший маршрут и планы командования. Это имеет за собой разумные основания, так как опыт Артура показал, насколько пренебрежение секретностью военных действий помогало противнику, который нередко извлекал из прессы и из частных писем моряков весьма полезные сведения.

О маршруте эскадры и ближайшей стоянке адмирал объявляет каждый раз после съемки с якоря уже в открытом океане, когда прекращена связь с берегом. Теперь, выйдя из Танжера, мы знаем, что эскадра направляется Атлантическим океаном к французской колонии Дакар, расположенной у Зеленого мыса — западной оконечности Африки. Далее, по слухам, исходящим из штаба, следующим пунктом стоянки намечена французская колония Гвинея вблизи экватора.

Сегодня получен по телеграфу с «Суворова» длинный приказ, предписывающий нашим броненосцам подготовительные меры для приемки в Дакаре усиленного запаса угля в 2000 тонн на предстоящий следующий большой переход. Так как в угольных ямах броненосцев типа «Суворов» помещается не более 1150 тонн,

включая запасные ямы на нижней броневой, то еще 850 тонн надо разместить в незанятых судовых помещениях.

На нижней броневой палубе, кроме 400 тонн в запасных ямах, приказано засыпать все свободные проходы, прачечную, сушилку, а также занять отделения носового и кормового минных аппаратов, приняв в них уголь в мешках.

Далее — будут заполнены углем две кочегарки до высоты коллекторов. Питательные и водомерные приборы котлов должны быть надежно защищены от повреждений углем. Наибольшее количество сверхкомплектного угля намечено засыпать в среднюю батарею 75-миллиметровых орудий, куда при надлежащей подготовке можно разместить до 400 тонн. Орудия и судовую верхнюю динамо-машину палубного освещения приказано оградить досками и обложить мешками с углем.

Но даже и при всех этих мерах не будет обеспечен полный запас угля, предписанный адмиралом. Так как внутренних судовых помещений, пригодных для размещения угля, более не остается, то придется 200 тонн угля навалить открыто на юте позади 12-дюймовой башни. Чтобы уголь не сползал за борт, по леерным стойкам будет сделано ограждение из решетчатых люков, досок и мешков.

Хотя до прихода в Дакар остается еще трое суток, но на корабле по получении приказа немедленно закипела работа под руководством старшего офицера и старшего механика. Особенно много пришлось потрудиться артиллеристам, чтобы предохранить от повреждений среднюю батарею. Потребовалось снять все приборы орудий, маховички горизонтальной и вертикальной наводки, боевые указатели, циферблаты, оптические прицелы. Нежные и трущиеся части густо смазать и обшить грубой парусиной для защиты от пыли. На всех магистралях тока, соприкасающихся с углем, были вынуты предохранители в распределительных коробках во избежание возгорания угля.

Броненосцы типа «Суворов» попали в условия, резко отличающиеся от заданий, принятых в основу их проекта. Это обстоятельство убедительно показывает, насколько развитие типов кораблей русского флота происходило слепо, в отрыве от внешней политики, определявшей их будущее боевое назначение.

Под влиянием приказа адмирала в кают-компании сегодня весь вечер шел горячий спор на эту тему. Наши доморощенные стратеги, вроде старшего минера Никонова, мичмана Бубнова и кое-кого из лейтенантов, обрушили ряд обвинений в адрес нашего кораблестроения, на которое они взваливают всю ответственность за неудачный выбор основных элементов наших кораблей. Критики пытались объяснить все военные неудачи

флота техническими недостатками кораблей русской постройки. В доказательство приводилась внезапная гибель «Петропавловска», конструкция боевых рубок, которая на «Цесаревиче» повела к выходу его из строя вследствие порчи рулевого привода, гибель «Рюрика» из-за повреждения рулевого устройства.

Из кораблей 2-й эскадры особенно много нареканий вызвали наши броненосцы типа «Суворов». При этом указывалось на их большую перегрузку против проекта, на недостаточную остойчивость и малую вместимость угольных ям. Всеми этими недостатками не страдали броненосцы «Ослябя», а также «Пересвет» и «Победа», входившие в состав артурской эскадры.

Мне, как представителю кораблестроения, пришлось принять непосредственное участие в разгоревшейся дискуссии о влиянии судостроительных программ на судьбы флота и ход боевых действий. Не затушевывая недостатков русского кораблестроения, я стремился поставить вопрос на более принципиальную почву и доказать, что все отрасли военно-морского дела, включая и кораблестроение, нельзя рассматривать в отрыве от всей организации государственного аппарата власти, в который флот входит как составная часть.

На постановке русского судостроения эта зависимость сказалась особенно остро. Разработка морских судостроительных программ и выбор типов боевых кораблей не могут быть признаны продуктом взглядов узкого круга руководителей кораблестроения. Не конструктора и строители кораблей по собственному вкусу выдвигают новые типы боевых кораблей и устанавливают размеры их элементов, от которых зависят их технические свойства. Программы судостроения проходят стадию разработки в комитетах, штабах и проектных бюро заводов по заданиям руководящих органов флота, затем принимаются Адмиралтейским советом и министром и окончательно утверждаются правительством.

В силу ошибок военно-морского руководства и неправильной дислокации флота перед началом войны пять кораблей, предназначенных для широких океанских операций (исключая «Ослябя»), оказались привязанными к узко ограниченному району в пределах Печилийского залива и Японского моря, где их главный тактический элемент — огромный радиус действий — оказался бесполезным, а владивостокский отряд броненосных крейсеров был разъединен с близкими к ним броненосцами «Пересвет» и «Победа», введенными в порт-артурское соединение тяжелых броненосцев.

Из серии броненосцев только «Цесаревич» успел до начала

войны присоединиться к артурской эскадре и по праву занял в ней место флагманского корабля. Что же касается остальных броненосцев этой серии «Бородино», то, в силу нераспорядительности Морского министерства, четыре спущенных корабля не попали своевременно на Восток и теперь обречены совершать исключительно трудный поход без поддержки промежуточных портов в условиях, прямо противоположных их заданиям. Не вина кораблестроения, что мореходные корабли с большим радиусом действий оказались запертыми в портах Дальнего Востока, а броненосцы, рассчитанные на действия вблизи опорных баз, принуждены теперь скитаться по океанам.

Недостатки же этих броненосцев в виде их большой перегрузки и слабой начальной остойчивости обусловлены не какими-либо неисправимыми ошибками проекта, а вследствие ненормальных условий похода. Если бы, подобно «Цесаревичу», новые броненосцы успели своевременно до войны прибыть на Восток, как предполагалось, то все их недостатки исчезли бы.

Наконец, переходя к качеству постройки, надо сказать, что корабли Тихоокеанской эскадры с этой стороны вовсе не плохо зарекомендовали себя. Броненосцы «Цесаревич», «Ретвизан», «Севастополь» и крейсера «Паллада», «Баян» и «Боярин» выдержали взрывы торпед и мин заграждения, остались наплаву, а крейсер «Богатырь» получил огромные разрушения на камнях от форштевня до носовой кочегарки. Гибель же броненосца «Петропавловск» произошла от внутренней детонации погребов. В аналогичных условиях должен был бы погибнуть любой корабль.

Это и подтвердилось на примере гибели японского броненосца «Хатсузе». Он значительно превосходил по водоизмещению «Петропавловск» и принадлежал к более современному типу.

Наряду с этим наши кораблестроители организовали в Артуре, при весьма недостаточных технических и материальных средствах и без сухого дока, исправления всех кораблей, имевших подводные пробоины, и успели за четыре месяца обеспечить возвращение их в строй.

Таким образом, объяснять военные поражения теми или иными частными техническими недостатками кораблей было бы слишком наивно и близоруко. Если личный состав флота действительно желает понять истинные причины неудач, чтобы избежать их повторения в будущем, то надо сбросить с глаз повязку, мешающую видеть действительные причины неудач. Но для этого надо доводить критический анализ до конца. В пылу полемики я высказал все это своим оппонентам. И мне стало

очевидным, что предвзятая точка зрения части офицеров орловской кают-компании поколебалась.

Старший офицер Шведе и артиллеристы Шамшев и Гирс скоро перешли на мою сторону и стали подкреплять мои доводы убедительными примерами. Общее признание получила мысль, что типы кораблей воплощают в себе руководящие стратегические и тактические идеи флота, а не рождаются по фантазии строителей. Поэтому за них отвечает флот в целом.

Далее мне удалось доказать, что не может быть кораблей, сохраняющих превосходство над противником при любых условиях службы и боя. Каждый корабль получает преимущества только тогда, когда поставлен в условия, позволяющие использовать его наиболее сильные качества вооружения, защиты и скорости.

Следовательно, искусство руководства, командования и маневрирования в том и должно заключаться, чтобы подготовить для своих кораблей наиболее благоприятную обстановку боя и помешать противнику использовать его сильные стороны. А для этого надо правильно оценивать свои и чужие корабли и выбирать наиболее выгодный для себя метод атаки.

Нельзя же ставить в вину строителям «Варяга», что он не имел броневой защиты, когда его основное преимущество заключалось в скорости и высокой мореходности. Неудивительно, что он стал жертвой японцев, будучи заперт в такой «мышеловке» — бухте Чемульпо, где он не мог использовать свои главные преимущества: скорость, маневренность и многочисленную скорострельную артиллерию.

Наша Тихоокеанская эскадра была составлена из достаточно современных кораблей, не уступавших японскому флоту. Если же она не достигла существенных результатов, то прежде всего это явилось следствием неумения использовать ее силы.

Но это нельзя отнести за счет плохого качества личного состава эскадры. Гирс знал персонал наших кораблей в Артуре и Владивостоке. Он по своему уровню стоял значительно выше нашего, больше плавал, учился и готовился к войне. И вовсе не уступал японцам.

Источник всех неудач флота, конечно, надо искать гораздо глубже. Рыба гниет с головы, а флот оказался лишенным правильного руководства и умелого командования, которое обанкротилось с первых же дней войны. И это произошло вовсе не случайно. Высшее руководство флота воплощало в себе дряхлость и разложение всей государственной системы.

Глава XVII. Приход в Дакар. Первая прогулка на берег.

Гвинейским заливом к экватору

30 октября. К Дакару наша эскадра подошла вчера вечером, но, чтобы войти в порт засветло, сбавила ход до самого малого и так шла всю ночь. На рассвете слева впереди появилась полоска земли. Материк казался ровным плоскогорьем без заметных возвышенностей. Вскоре открылся и Зеленый мыс, за которым скрывался Дакар. Это был скалистый хребет, далеко выдвинувшийся в вечно беспокойный океан. Его высота достигает 1500 футов. У подножия обглоданной волнами скалы торчали из воды отдельно два огромных каменных массива, зубцы главного хребта, уходившего своим основанием вглубь океана.

Достигнув мыса, эскадра стала его обходить, изменив курс на «ост». Сквозь утренний береговой туман впереди вырисовывались два острова необычной формы. Они поднимались из океана своими совершенно отвесными берегами на сто метров и затем переходили в ровное плоскогорье с закругленными кромками.

Далее за этими двумя островами, выдвинутыми в открытый океан, как часовые для охраны входа в порт, мы увидели прибрежный рейд. На нем стояли несколько германских коммерческих пароходов, оказавшихся нашими угольщиками, обслуживавшими эскадру у Скагена, Виго и в Танжере.

Посреди рейда возвышался скалистый островок, обращенный к океану своим отвесным фронтом. Со стороны берега он оканчивался широкой песчаной отмелью, на которой за прикрытием скалы приютилась маленькая крепость с казармами небольшого гарнизона.

Пройдя между островом и городком, растянувшимся вдоль линии берега, эскадра стала на якорь двумя параллельными колоннами: в первой — четыре броненосца типа «Суворов»; во второй — «Ослябя» и три крейсера.

Между эскадрой и берегом разместились все транспорты и вспомогательные суда, среди которых — и присоединившийся к нам госпитальный «Орел». Тут же на рейде оказались вошедшие в состав эскадры в Танжере рефрижератор «Эсперанца» и буксир «Роланд».

Не успели корабли занять свои места, как со всех сторон были атакованы негритянскими пирогами, долблеными из целых древесных стволов. На каждом остроносом длинном челноке сидело по три или четыре гребца, энергично работавших своими оригинальными веслами, похожими на большие ложки с тонкой рукояткой и плоской лопастью.

На ломаном французском языке они предлагали бросать в воду монеты, а затем прыгали в воду за деньгами и глубоко

ныряли. Сверху было прекрасно видно, как в изумрудной прозрачной воде извивались их темные тела и мелькали белые подошвы ног.

Иногда под водой происходили схватки пловцов с двух конкурирующих пирог, что приводило в восторг нашу команду, высыпавшую на борт посмотреть на эти состязания. После скуки и однообразия тяжелого недельного перехода это даровое развлечение всех развеселило и вызвало взрыв матросского юмора и острот.

Все жители океанского побережья — природные водолазы. Они способны нырять на 20–30 метров в поисках жемчужных раковин, морских звезд и других сокровищ океана, оставаясь под водой до двух минут. Они голые, лишь с перевязью на поясе и с амулетами от акул на шее.

У Дакара акул не так много, как в Индийском океане, но все-таки они нередко заплывают в самый порт.

Вскоре к нам на броненосец прибыл санитарный врач — француз. Его сопровождал чернокожий гигант, стройный красавец в белом арабском плаще, с французским пробковым шлемом на голове. Команда и офицеры высыпали на спардек полюбоваться этим гигантом. А он, довольный произведенным эффектом, смеялся, говорил по-французски, сверкая ослепительно белыми зубами. Плащ, застегнутый подобно древнеримской тоге на левом плече, он носил с гордостью и грацией римского патриция. Его походка великолепна. Когда он величественно прогуливался по спардеку в своих сандалиях без задков, играя складками белого плаща, то казалось, будто он на сцене изображает древних героев.

Вслед за первым представителем черной расы скоро взобрался на палубу и второй, но уже обычного роста. Он притащил с собой деревянный сундучок, наполненный разными африканскими диковинками и коллекциями открыток с изображениями местных обитателей, видами Дакара, Зеленого мыса, Сенегамбии и других ближайших французских колоний.

Торговля, как и в Виго, шла на русские деньги. Золотой десятирублевик считали за 25 франков. Но пока любители выбирали на память открытки, к борту «Орла» уже привалил немецкий угольщик «Провиданс», и на корабле заведенным порядком началась подготовка к большой погрузке угля.

Чтобы вызвать соревнование между кораблями, адмирал ввел систему премирования за скорость погрузки. Каждый корабль поднимал сигнал о начале погрузки и ежечасно показывал, сколько принято им угля. Корабль, закончивший погрузку первым, получал по 15 коп. с тонны принятого угля. На долю второго корабля назначалось по 10 коп. Но если первый корабль

обгонял остальные более чем на 5%, то он один получал оба приза. Премия составляла существенную сумму для команды. При задании в 1000 тонн на каждого матроса приходилось более 1 рубля. Благодаря введению премий погрузка превратилась в спорт. На всех кораблях личный состав изощрялся в выработке рациональных методов приемки угля.

Так, на «Александре» сшили огромный парус из прочной парусины. Парус спускали в трюм угольщика и сразу засыпали в него 6–7 тонн, затем поднимали за концы шлюпочной стрелой и, отдав два угла, выворачивали весь уголь прямо на спардек, а затем лопатами сгребали вниз по угольным рукавам через горловины.

Большое влияние на скорость погрузки имела форма мешков и род лопат, как мы скоро убедились, познакомившись с инвентарем немецких угольщиков.

На «Орле» с большим успехом приспособили стрелы Темперлея, шлюпочные стрелы и стрелы угольщика, связав их спаренной оснасткой. Это позволило переносить по восьми пятипудовых мешков, соединенных общим стальным тросовым стропом, из трюма угольщика на бортовой срез броненосца без поворота стрел оттяжками.

Сегодня погрузка протекает в особо тяжелых условиях вследствие жары и скорости, но приказано спешить, так как губернатор Дакара потребовал от адмирала выйти для погрузки из порта в открытый океан. Рожественский признал протест губернатора незаконным и отказался ему подчиниться, так как в океане большая зыбь и погрузка борт о борт с угольщиками на качке невозможна.

1 ноября. Первая прогулка на берег. За 40 часов непрерывной работы «Орел» принял 1650 тонн угля сверх 400 тонн, остававшихся в ямах. Следовательно, на борту имеется до 2050 тонн и приказ адмирала выполнен в точности.

Премии за погрузку получили «Суворов» и «Бородино».

Отныне броненосцы превратились в пловучие угольные склады. Наша средняя батарея 75-миллиметровых орудий сплошь забита углем. В ней оставлены лишь огороженные мешками и досками продольные проходы к носовым помещениям. Двести человек команды лишились своих постоянных мест, шкафов и рундуков и должны были перебраться на верхнюю палубу или разместиться по проходам и коридорам.

Угольная пыль проникла во все помещения, кают-компанию, каюты и в буфет. Никакими мерами больше не удастся поддержать на корабле заведенную привычную чистоту, так как на ходу в течение всего перехода будет идти перегрузка угля из

судовых помещений в ямы. Вместе с жарой и сыростью на нас обрушилась теперь угольная грязь. При скачивании палуб пыль смешивается с водой и превращается в черную жижу.

Поддержание нормального санитарного состояния корабля начинает серьезно тревожить нашего старшего врача Макарова. Уже во время погрузки угля в Дакаре было несколько случаев солнечных ударов и обмороков на кораблях, а сегодня на «Ослябя» скончался от солнечного удара вахтенный начальник лейтенант Нелидов.

С каждым днем среди команды и офицеров растут заболевания, вызванные непривычной тропической жарой. Особенно распространено появление карбункулов на голове, шее и спине. Нужна чистота и соответственное растительное питание. Между тем пресной воды не хватает даже для умывания.

Сегодня после окончания погрузки и уборки кораблей адмирал разрешил сообщение с берегом. Ровно через месяц после выхода из Либавы я снова ступил на твердую землю, но уже в другой части света, за 4000 миль от России. За время стоянки в Дакаре офицерский состав уже успел обзавестись от местных торговцев легкими белыми вестонами и брюками, которые в жарком тропическом климате носят все европейцы. Вместо наших фуражек с белыми чехлами у всех появились твердые пробковые шлемы, обтянутые белым полотном, с вентиляционным клапаном наверху. Они прекрасно защищают от вертикальных палящих лучей солнца и предохраняют от солнечного удара.

Первый катер отвалил к пристани от трапа «Орла» в 10 часов утра, а назад я вернулся только к полуночи, проведя весь день на берегу. Эта первая прогулка дала мне массу впечатлений.

Чистенький, приветливый городок, напоминающий южные приморские курорты Франции и Италии, расположился по склону гористого мыса лицом к океану. Его одноэтажные белые домики красивой архитектуры, окруженные со всех сторон верандами, напоминают загородные летние виллы больших европейских городов. Они утопают в тени роскошных тропических садов, среди которых разбросаны клумбы с пышными цветами всех оттенков спектра. Просторные улицы по обеим сторонам обсажены двумя рядами пальм, магнолий и олеандров, образующих зеленый свод над тротуарами. Они дают густую тень даже в палящий полдень при отвесных лучах солнца.

На главной улице и огромной центральной площади сосредоточены все учреждения, почта и магазины. Здесь мы встретили соплавателей с других кораблей, с которыми не виделись после стоянки в Ревеле.

Соскучившиеся по твердой земле, наши моряки прежде всего

стали закупать в лавчонках разнообразные предметы местной продукции: страусовые перья, изделия из слоновой кости, жемчуг, редкие раковины. Есть также много привозных товаров из Франции, рассчитанных как на европейский вкус, так и на туземное население. Преобладает галантерея, одежда, обувь и материи. Среди материй особенно распространены яркие ткани и цветные платки с огненнокрасными и оранжевыми цветами, к которым питают слабость черные африканские красавицы.

Отправив в Россию письма, открытки и телеграмму родителям в Белгород и закупив солидный запас открыток с местными пейзажами, я вместе с орловским инженер-механиком Русановым решил предпринять дальнюю пешеходную прогулку за город, чтобы ближе познакомиться с африканской природой в девственном лесу и побывать в поселке черных.

Проходя по улицам, мы встречали французов. На их лицах можно было прочесть, что они здесь являются господами и владыками. Но к черным они особого презрения и пренебрежения не проявляют, что так бросается в глаза в английских колониях, хотя все негры именуются ими «соваж» (дикари). Негры встречаются во всех магазинах, правительственных учреждениях и ресторанах как в качестве мелких служащих, чиновников, одетых в европейскую форму, так и посетителей.

Многие негры облачились уже в европейское платье, но все-таки большинство из них еще сохранило свой туземный наряд, напоминающий древнегреческий хитон. Женщины одеты почти одинаково с мужчинами. На головах у них — цветные платки, повязанные чалмой, или тростниковые широкополые шляпы, плетеные как корзины. Почти у всех замужних женщин за спиной посаженный в подвесной мешок младенец, курчавая головка которого прижата к материнской спине.

Пройдя от пристани главной улицей, мы, наконец, выходим на красочную, залитую солнцем и полную движения площадь, занятую африканским туземным базаром. Вокруг площади — мелкие лавчонки в шалашах. Чернокожие торговцы расположились на травяном ковре у самой дороги со своими товарами: глиняной посудой, тростниковыми корзинами, шляпами, цветными платками и вонючей рыбой, быстро портящейся на солнце, а также со всякой мелочью домашнего обихода. Здесь смесь африканских наречий с ломаным французским языком, шум, крик, призывы торговцев и ругань торгующихся покупателей, а над всем этим гамом, перекрывая его, царит детское щебетание. Сотни черных голых ребятишек, как стаи воробьев, носятся по базару, беззаботно играют на площади, гоняются друг за другом, дерутся, карабкаются по

магнолиям. Полуденная африканская жизнь, невзирая на раскаленное солнце, бьет ключом.

Поднимаясь все время в гору, мы выходим за пределы города, минуем казармы и проходим мимо резиденции губернатора. На плацу перед казармой негры, одетые в форму цвета хаки, обучаются военной шагистике.

Солнце стало сильно припекать и напомнило нам, что надо промочить горло. По дороге мы завернули в небольшую таверну и заказали по бокалу лимонада со льдом. Надо побывать в тропиках, чтобы понять все невыразимое наслаждение от этого прохладительного шипучего напитка.

Приветливый красивый бретонец подал нам поднос со стаканами и, конечно, сейчас же признал в нас русских моряков с эскадры. Его жена — простенькая миловидная француженка — сидела за прилавком перед маленьким столиком, у которого расположилась с мужем обедать.

Хозяева вступили с нами в разговор и подробно рассказали, как пройти в негритянский поселок за городом, а также описали нам все местные достопримечательности. Француз рассказал нам всю свою жизнь и посвятил в планы на будущее. Мы узнали, что он женился всего полгода назад и приехал в колонию «искать счастия».

После месяца угольных авральных погрузок, походных треволнений и корабельного отшельничества нам было несказанно приятно на минутку забыть всякую военщину и хоть мимоходом наблюдать самую простую человеческую жизнь с ее маленькими радостями и насущными заботами.

Пожелав успеха хозяевам, мы направились дальше за город, взобрались на вершину хребта и с его высоты стали изучать открывшуюся перед нами картину, стараясь ориентироваться на местности. Океан охватывал нас с трех сторон, и только с востока был виден материк. По крутому обрыву мы осторожно спустились к берегу океана на противоположную сторону высокого мыса, где расположен Дакар.

Крутая приливная волна набегала, и океан на наших глазах шаг за шагом захватывал отлогую песчаную полосу, насыпанную им у подножия береговых скал за тысячелетия неустанной работы.

Вот вал откатывается, сшибается с набегающим следующим и взметается выше обломков скалы, а на мокром песке прибрежной полосы остаются выброшенные дары океана: беспомощно шевелится опрокинутый на спину краб, трепыхается студенистая огромная медуза, прыгает мелкая рыбешка, поблескивают разноцветные камешки и перламутровые раковины. Но следом

уже набегает новая волна и сметает с берега все, что оставила ее предшественница.

Несколько часов мы сидели молча На прибрежных полированных океаном камнях, убаюканные рокотом волн и всецело отдавшись давно уже не испытанному блаженству полного одиночества.

В город мы вернулись через негритянскую деревушку. Ее улички представляют коридоры из двух высоких заборов, плетеных из тростника, теса и бамбука. За этим ограждением ютятся в тени пальм, латаний и баобабов примитивные шалаши деревенских жителей.

От главных, более широких улиц разбегаются узкие переулки, огороженные такими же бамбуковыми заборами. Дворы отдельных семейств не отделены друг от друга, так что постороннему человеку трудно было бы разобраться, кому принадлежит какой участок.

Кое-где мы встречали на улицах женщин, занимающихся ткацким ремеслом на самобытных африканских станках. Около них рылись в пыли и песке совершенно голые ребятишки.

На перекрестках улиц под ветвями раскидистых баобабов размещены забитые в землю скамейки. По вечерам сюда собирается народ, ищущий отдыха и общения. Старики сидят и беседуют или играют на своих туземных струнных и духовых инструментах, а молодежь поет, танцует и устраивает игры.

Насколько мы могли заметить, положение женщин у черного племени вовсе не приниженное. Женщины пользуются в семье уважением, как хозяйки.

Вернувшись в город другой дорогой и располагая временем до отхода последнего катера, мы зашли в «Отель Насиональ», который привлек нас уютной верандой, прикрытой огромным тростниковым зонтиком.

В ресторане собирались преимущественно солдаты местного гарнизона. Их веселые и непринужденные шутки показывали, что здесь они чувствуют себя как дома. Тут же сидел французский офицер-артиллерист и запросто беседовал с сержантом. Видимо, во французской армии вне строя грань, отделяющая офицера от «нижних чинов», не проведена столь резко, как в русской и германской армиях.

Когда мы вышли, сияла полная луна и сквозь густой шатер, магнолий над головой ярко блестели звезды. Дневной зной сменился приятной ночной прохладой. Земля, напоенная за день солнцем, излучала все ароматы тропиков.

Прогуливаясь, мы столкнулись с компанией орловских офицеров, которые Тоже целый день бродили и теперь искали,

где бы утолить голод. Они сказали нам, что последний катер отваливает от пристани в 11 часов.

За обед из 5 блюд с вином мы заплатили по 4 франка. Хотя блюда были легкие — вроде салата и макарон — и голода не утолили, но всем было приятно на момент забыть надоевший однообразный корабельный стол.

На другой день мне еще раз удалось на несколько часов съехать на берег, но дальних прогулок я уже не предпринимал и занялся главным образом пополнением своего гардероба легким платьем для тропиков.

В роще на окраине города я срезал пышную ветвь цикасной пальмы, которую принес в свою каюту как память о первом пребывании на берегу.

3 ноября. Гвинейским заливом к экватору. Сегодня утром эскадра двинулась из Дакара в дальнейший путь.

За обедом штурманы сообщили, что идем к устью реки Габун во Французском Конго. Мы должны пересечь весь Гвинейский залив и попадем в наименее исследованную часть Экваториальной Африки.

Вспоминаю, как еще в раннем детстве я увлекался описанием путешествий Стенли и Ливингстона в эти таинственные области, полные чудес тропической природы. И вот теперь, по прихоти судьбы, мне суждено будет заглянуть в уголок этого загадочного мира.

На переход до Габуна потребуется не менее девяти суток, так как надо пройти без остановок почти 2000 миль, т. е. преодолеть расстояние, равное половине пути от Либавы до Дакара.

Дакар расположен под 15° северной широты, тогда как устье Габуна отстоит всего на 25 километров к северу от экватора, следовательно, на широте 15 минут.

Весь переход будет протекать в крайне тяжелых условиях. С каждым днем мы на два градуса приближаемся к южному полушарию, в котором сейчас начинается лето. Нам предстоит задыхаться на кораблях от жары, изнывать от сырости и жить в угольной грязи.

Гвинейский залив находится в области теплого экваториального течения, пересекающего Атлантический океан от берегов Африки к Бразилии. Значит, мы будем иметь настоящую паровую баню.

Интересно знать: какой прием со стороны французских властей ожидает нас в Габуне? В Дакаре же с момента нашего прихода возникали дипломатические осложнения с Францией. Уже по окончании погрузки угля из Парижа пришло запрещение эскадре пользоваться рейдом Дакара для погрузок материалов и

угля, но Рожественский спокойно ответил, что он в них не нуждается.

За время стоянки в Дакаре Главный Морской штаб не прислал никаких новых известий командующему о положении на театре войны. Есть телеграмма, что японцы обеспокоены движением 2-й эскадры и выслали в Зондский архипелаг отряд легких крейсеров. Не исключена возможность появления их и в водах Мадагаскара. Видимо, они получают из английских источников самую точную информацию о движении и составе наших отрядов.

6 ноября. Уже трое суток мы снова среди безбрежного океана. Мне трудно преодолеть апатию и расслабление воли под влиянием невыносимой жары. Такое же самочувствие овладело и всем личным составом корабля. И хотя теперь явился некоторый досуг, но даже заставить себя читать интересный роман не хватает сил.

Казалось бы, после захода солнца, с наступлением темноты, можно заняться серьезной работой, о чем я мечтал еще в России, подготавливая себе путевую библиотеку. Однако за день борта корабля и вся деревянная обстановка каюты прогреваются до предела, а когда наступает ночь, то они начинают излучать из себя тепло, как жарко натопленная печь.

В моей каюте прямо над головой расположен ютовый буксирный кнехт. Под бимсами для крепления его к палубе, имеющей утолщенный стальной лист, сделана толстая дубовая подушка. Когда я сижу у письменного стола, жар с потолка пышет мне прямо на череп, и кажется, будто расплавляются мозги. Поневоле приходится бежать из каюты наверх, где есть некоторое движение наружного воздуха. Но теперь мы лишены возможности пользоваться ютом для вечерних прогулок, так как он завален слоем угля в 2 метра толщиной.

С заходом солнца я забираюсь на верхний кормовой мостик, устраиваюсь у прожекторов и беседую с гальванерами и комендорами, дежурящими здесь ночью у фонаря и 47-миллиметровых орудий.

Наконец, часам к двенадцати каюта при открытом иллюминаторе настолько выветривается, что в ней уже можно заниматься и спать.

Во всех нижних помещениях под броневой нижней палубой вентиляция резко ухудшилась. В бомбовых погребах, смежных с кочегарками, температура уже сейчас поднимается до 38° С, что является крайним допустимым пределом. Чувствуется острый запах эфира, выделяемого пироксилиновым порохом при высокой температуре, это уже первый признак неблагополучия.

Вентиляция бессильна понизить температуру погребов, так как температура наружного воздуха 30° С, а пока он доходит через вентилятор и вентиляционные каналы до погребов, то прогревается до 35°.

На броненосцах устроена система охлаждения вдуваемого воздуха забортной водой по французскому проекту, принятому впервые на «Цесаревиче», но в теплом течении при температуре воды 32,5° С забортная вода не дает никакого полезного эффекта и только увеличивает сопротивление каналов вдуваемого воздуха.

Особенно неблагополучно обстоит дело с вентиляцией в машинных отделениях, где у поста управления температура держится не ниже 42° С, а на индикаторных площадках у цилиндров под броневой палубой достигает 68–70° С, так что люди не могут оставаться там более одной — двух минут.

Первые три дня после выхода из Дакара движение эскадры не нарушалось обычными поломками механизмов и рулевых приводов, а поэтому суточные переходы при экономическом ходе в 10 узлов достигали 240 миль.

Позавчера «Дмитрий Донской» в 3 часа ночи дал знать по семафору, что он перескочил через мель и засосал песок в циркуляционные трубы холодильника. От неожиданности на эскадре поднялся переполох, так как по карте глубина здесь была показана в 2000 метров. Адмирал приказал «Роланду» и «Малайе» идти к «Донскому» на помощь, но все окончилось благополучно.

Вслед за «Донским» случилась неприятность у «Авроры»: нагрелся холодильник. Эскадра должна была застопорить машины и ждать полчаса, пока шло исправление. Через некоторое время та же история повторилась на «Орле».

Вчера ночью на «Бородино» лопнули два эксцентриковых бугеля левой машины. «Бородино» сначала вышел из колонны, а затем вернулся в строй под одной правой машиной. Эскадра сбавила ход до семи узлов.

Затем выходил из строя «Суворов», держа сигнал «Не могу управляться». Полчаса он шел вне кильватерной колонны. Видимо, у него, так же как на «Орле» в Балтийском море, происходят поломки валиковой проводки от штурвала к рулевой машине.

Сегодня днем адмирал производил тактические занятия с броненосцами, приучая их ходить строем пеленга. Пока в этом строю наши корабли держатся очень плохо. Чаще других вылезает из линии равнения кораблей «Бородино».

Артиллеристы высказывают предположение, что адмирал намерен ввести наш отряд в бой именно в этом строю, который дает нам преимущества для использования сильного огня «прямо

по носу».

7 ноября. Основы дисциплины современного боевого корабля. С 9 часов вечера вчерашнего дня и до 8 часов утра сегодня вся эскадра стояла в океане без движения, пока «Бородино» исправлял повреждения в машине.

Последние дни многочисленные задержки стал вызывать транспорт «Малайя»: машина у него в весьма растрепанном состоянии, а вольнонаемная команда не считает себя обязанной работать с таким же напряжением, как на боевых кораблях. Когда эскадра начинает развивать полных 10 узлов, «Малайя» уже отбивается от общего строя.

Адмирал постоянно посылает нашу гончую — «Роланда» подгонять отстающий транспорт. Но сигнальные угрозы командующего на него не действуют. Адмирал рвет и мечет. Он решил «подтянуть» «Малайю», назначив на нее нового командира, а затем — отделаться от «Малайи» совсем, вернув ее с Мадагаскара в Россию.

На переходе после Дакара резко участились аварии на всех кораблях, так как условия работы стали исключительно тяжелыми. Только один броненосец «Александр III» гвардейского экипажа несет исправно походную службу и еще ни разу не был причиной задержек эскадры.

Машинная и кочегарная команда не знает покоя. На ходу люди стоят в адской жаре четырехчасовые вахты, по 4 смены. На стоянках же им приходится работать не зная отдыха, так как только в это время можно вскрыть и перебрать механизмы и устранить появившиеся дефекты. Угольные погрузки тоже ложатся главной тяжестью на машинную команду и механиков. Но для поощрения машинистов и кочегаров и облегчения условий их труда никаких мер не принимается.

Командиры кораблей еще в России подали в Морской штаб рапорты о том, что на переходах в тропиках необходимо отпускать для освежения машинной и кочегарной команды бутылку красного вина на ведро питьевой воды. Из министерства последовал отказ: признали это ходатайство «баловством» и излишней роскошью, которая может вызвать чрезмерные претензии и рознь среди разных групп специалистов команды.

В связи с этим обстоятельством, которое дошло до сведения команды, на «Орле» произошел такой инцидент. На днях помощник старшего механика Скляревский спросил по телефону из машины в кочегарку: «Почему пар так плохо держится в котлах?» И получил из кочегарки по переговорной трубе ответ: «А вот когда будете давать красное вино, тогда и пара довольно будет».

Механик бросился в кочегарку выяснить, кто говорил, но пока он через батарейную палубу спустился вниз, говорившего и след простыл.

Случаи неповиновения учащаются с каждым днем, а судовое начальство принуждено делать вид, что не замечает их, так как опасается вызвать раздражение команды. В сущности, и командир, и старший офицер, и все специалисты уже ясно сознают, что прошло время, когда можно было поддерживать дисциплину одними формальными требованиями и мерами устрашения. Такую работу, какая необходима в условиях похода эскадры, можно организовать только на высоком чувстве долга, на сознательности, на интересе к своему делу.

На каждом шагу во время всяких аварий быстрое устранение дефекта зависит от находчивости, сообразительности и добросовестности прямого исполнителя. Поэтому наши судовые специалисты прежде других постигли простую истину, что муштровкой и формальной дисциплиной не только ничего нельзя добиться, но, наоборот, можно погубить каждое дело.

Уже и сейчас среди наиболее несдержанной и буйно настроенной части строевой команды во время погрузок и авральных работ в ответ на ругань боцманов и унтеров раздаются голоса: «Чего там бояться. Хуже не будет, все равно вместе на дно пойдем!»

На старых, более примитивных кораблях, имеющих опыт долголетних плаваний, за годы мирной службы успел сложиться режим корабельной организации, приучивший людей к повиновению. Но на новых, только что законченных и еще не освоенных кораблях у командного состава не оказалось даже этой опоры в виде заведенного старого порядка, построенного на букве Морского устава.

Приходится даже сделать обратное заключение: именно старый порядок, не отвечающий условиям службы новых кораблей, стал тяжелой помехой для создания рациональной служебной организации. И офицерский состав в трудное военное время столкнулся с вопросом: «На какой основе надо теперь строить дисциплину военного корабля для правильной организации его боевой службы?»

Разрешение этой неотложной задачи уже далеко выходит за пределы одного корабля и даже целой эскадры. Реальная обстановка корабельной жизни показывает, что решение этой задачи всеми корнями упирается в процесс расслоения личного состава на два противопоставленных лагеря, который ясно наметился во всей жизни страны и который я летом наблюдал в порту и на заводах.

Правда, на нашей эскадре, отделенной безмерным расстоянием от России, прорываются пока только первые вспышки недовольства, выливающиеся в неорганизованный, стихийный протест против невыносимых условий существования. Возбужденные чрезмерно грубым обращением своего ближайшего начальства, матросы пока в нем видят виновника и причину своего рабства. Поэтому недовольство команды прежде всего обрушивается на боцманов, фельдфебелей и унтеров, именуемых в трюмах и кубриках «шкурами». С этим низшим начальством, выбившимся из матросской же среды, у команды накопились долгие счеты.

На унтеров и боцманов возлагается непосредственное руководство всякой авральной работой. Они должны подобрать людей для каждого дела и расставить их по местам. Но теперь большинство команды не имеет никакого желания добровольно браться за работу, и когда боцманская дудка призывает подвахтенных наверх, по трапам стремительным потоком катится вниз толпа беглецов, спешащих спрятаться по темным углам, где их никто не сможет найти.

Боцман Сайм хорошо знает эту матросскую повадку. Он посылает младшего боцмана Павликова наверх, а сам с группой унтеров становится внизу у трапа, и если какой-нибудь новобранец, спасаясь от дудки, сунется вниз, то получит по спине такого линька куском электрического провода, что потом дня три будет почесываться.

Однако и эти меры все менее достигают цели. Унтера в ответ начинают получать сдачу, а это уже нарушение дисциплины. Матрос идет под суд «за оскорбление начальства». Ему даже может грозить отдача в дисциплинарный батальон. На одном «Орле» за последний месяц возникло до пяти таких судебных дел.

Офицеры также все чаще начинают наталкиваться на грубость, насмешку и даже угрозы, правда — пока из-за угла. Престиж офицеров держится на кокарде и звездочках на погонах. Наиболее дальновидные и наблюдательные из них начинают понимать, что старая, палочная дисциплина отживает свой век и война даже ускорила процесс ее крушения. Но вырваться из этого заколдованного круга, найти выход из создавшегося положения они не имеют возможности.

Командные верхи фатально идут проторенной дорогой, не пытаясь преодолеть стену, которая все резче разделяет офицера и матроса, и судорожно цепляются за старые, обанкротившиеся методы воспитания воинских команд. Назначение команды, как думают они, быть пушечным мясом. А для этого команда должна повиноваться и не рассуждать.

Так по заведенной инерции идет жизнь на кораблях царского флота, все глубже разъединяя личный состав на два враждебных лагеря: офицерские командные верхи и матросские низы.

10 ноября. Эволюция морского офицерства. Бегут дни за днями, не внося новых впечатлений в установившийся порядок походной жизни. Мы созерцаем только небо, поверхность океана, а на ней — одни наши корабли.

Я стараюсь в своих записях добросовестно отмечать все очередные эпизоды, нарушающие правильное движение эскадры. Попутно веду обработку технического материала из опыта плавания. К приходу на Мадагаскар у меня будет составлен отчет с оценкой конструкции всех устройств, судовых систем и механизмов.

Не имея на корабле определенной специальной отрасли дела, я более других занят изучением свойств корабля как единого сооружения, предназначенного выполнять функции морской боевой машины. Уже одна эта работа могла бы поглотить весь мой досуг и занять все мои мысли. Однако мое внимание с каждым днем все более начинают занимать не пушки и машины, не мертвая техника, а живые люди, приводящие ее в движение.

Уже прошло два с половиной месяца со времени моего переселения на корабль, я вошел в его сложную жизнь и успел познакомиться со всем офицерским составом, знаю характер, взгляды и вкусы каждого члена кают-компании.

Я знаю также большую часть команды, по крайней мере специалистов всех отраслей судового дела, а также строевых матросов, несущих верхние вахты. За это время жизнь сблизила меня со всеми этими людьми. Я научился понимать их и занял среди них определенное положение. У меня нет врагов, хоть есть постоянные оппоненты в горячих кают-компанейских спорах. Но зато кое с кем у меня установились тесные дружественные отношения, позволяющие вести откровенные беседы. Меня уже давно интересовала психология моряков, а теперь я имею возможность узнать ее на опыте корабельной службы.

Состав кают-компании «Орла» является типичным для всех больших кораблей эскадры. Мои наблюдения и выводы, хотя и основанные на условиях жизни одного корабля, могут характеризовать состояние всей эскадры и отражать эволюцию психологии морского офицерства. Разбираясь в настроениях офицерской среды, ее уже нельзя рассматривать как однородную группу и поэтому необходимо остерегаться поспешных и слишком обобщенных выводов. Правда, единство условий службы и среды накладывает на моряков отпечаток общности. Даже стиль разговора, язык и внешние манеры, отражающие влияние

воспитания в корпусе и в семье, приобретают здесь своеобразный колорит. Но за этим внешним сходством скрывается гораздо более глубокое различие характеров и индивидуальностей, чем можно заметить с первого взгляда.

Русский флот вступил в переходный период ломки старых традиций под влиянием новых веяний. В него проникли те же начала идейного брожения, критического отношения к окружающему и переоценки ценностей, которые охватили всю русскую жизнь. Идейная дифференциация офицерского состава флота совершается на почве столкновения необычайно живучей и прочно сложившейся организации морской службы времен парусных кораблей с новой техникой, основанной на точных науках, на применении пара, электричества и гидравлики.

Флот вступил в полосу поисков новой, более целесообразной организационной основы, отвечающей духу буржуазно-капиталистической системы. В русском флоте этот процесс крайне запоздал. Еще Севастопольская кампания достаточно наглядно показала, что технически отсталый флот — негодное оружие для защиты своей страны, что деревянные корабли с парусным движением — жалкие игрушки против железных и бронированных кораблей с паровыми машинами. И никакая овеянная славными традициями доблесть матросов, офицеров и адмиралов не сможет возместить это отставание от новых требований века. Но очень немногие моряки поняли, что вся прогнившая крепостническая государственная система провалилась в столкновении с более развитыми западными странами.

Когда развивавшаяся техника проникла и в русский флот, то его руководители не распознали в этом явлении нового ведущего начала, которое предопределяет всю будущую эволюцию флота. Они продолжали цепко держаться за освященную двухсотлетней историей постановку морского дела, созданную в эпоху крепостничества.

Все высшие руководители нынешнего флота, начиная от великого князя генерал-адмирала Алексея и кончая любым капитаном 1-го ранга, командиром корабля, получили образование в те времена, когда еще были живы традиции парусного флота, а паровой двигатель казался лишь заменой парусов при безветрии и считался неизбежным злом. Так было еще в семидесятых и восьмидесятых годах прошлого столетия. Наши фрегаты, корветы и клипера бороздили океаны под парусами, а паровые машины с винтовым движителем применялись только как резервное средство движения.

Действующий в настоящее время Морской устав, система

морского ценза, воспитание личного состава и дух воинской дисциплины флота еще остались всецело пропитанными идеологией парусного времени, которая казалась старым морякам незыблемой и переходила от одного поколения к следующему.

Постройка боевого флота для службы на внешних морях в России началась систематически только после утверждения в 1881 году первой судостроительной программы, рассчитанной на двадцатилетний срок.

Резкий перелом в развитии русского морского флота произошел в 18Э8 году. Если в первый период до 1898 года Балтийский флот получал в среднем приращение по 7600 тонн и 8000 индикаторных сил, то во второй период, с 1898 по 1904 год, эти цифры достигли 30000 тонн и 51 700 сил в год. Эти цифры показывают, что наряду с быстрым ростом флота стала стремительно возрастать роль механизмов, что поднимало удельный вес инженерного состава и требовало резкого повышения технических знаний офицерских кадров.

В то время как до 1898 года все крейсера еще строились со вспомогательным парусным вооружением, кончая крейсером «Рюрик» в 11 000 тонн, вошедшим в строй в 1891 году, то во второй период паруса на боевых кораблях исчезли безвозвратно, а средняя мощность механизмов на одно судно удвоилась. Но эта внутренняя техническая революция флота не сопровождалась никакой соответственной реорганизацией его личного состава.

Высший командный состав флота не учел происшедших изменений. Он продолжал черпать свои взгляды на тактику морского боя, на методы командования и боевой подготовки личного состава из старого опыта. Среди руководителей флота царил разнобой в области тактических взглядов на назначение кораблей разных классов. В результате этого Морское министерство не было способно выработать устойчивую программу создания нового флота и следовало всем современным течениям в судостроении, что привело к чрезвычайному разнообразию типов боевых кораблей. Флот не имел ясного сознания своих стратегических и тактических задач и развивался под влиянием авантюристической политики царского правительства с ее программой захватов на Ближнем и Дальнем Востоке. Все эти причины предопределили острый кризис высшего командования в русском флоте, что столь наглядно сказалось на ходе военных действий.

На эволюции среднего офицерского состава техническое развитие флота сказалось весьма заметно. Пример броненосца «Орел» в этом отношении является весьма показательным. Его

офицерский персонал может быть подразделен на следующие группы: штаб-офицеры: командир — капитан 1-го ранга, старший офицер — капитан 2-го ранга; обер-офицеры: 8 лейтенантов, 8 мичманов. Всего строевой флотский состав — 18 офицеров. Далее в состав офицерской кают-компании входят: 5 инженер-механиков, 1 корабельный инженер, 2 врача — старший и младший, 4 прапорщика военного времени (из них 2 механика и 2 штурмана), 1 флагманский обер-аудитор (юрист) и 1 священник. Всего на положении офицеров — 14 человек.

Кадровый офицерский состав еще сохранил численное преобладание над быстро возросшим корабельным «третьим элементом», приобревшим за последние годы большое значение. В военное время «третий элемент» пополнился прапорщиками из мобилизованных моряков торгового флота. Механики, врачи, прапорщики и гражданские чины флота, вошедшие в состав офицерской морской среды, носившей кастовый замкнутый характер, принесли с собой струю свежего демократического духа из среды интеллигентов-разночинцев. Эта новая группа, пришедшая во флот, опиралась не на родословную, не на традиции и исторические привилегии, а на фактические знания, на опыт и технику, что и обеспечило ей важное значение в жизни корабля.

Это расслоение кают-компанейской организации было лишь первым начальным толчком, а далее процесс пошел еще глубже. В настоящее время демаркационная линия проходит уже не между этими двумя группами, разделяемыми цветом и шириной погон, а определяется двумя противоположными течениями, по-разному понимающими все основные принципы морского дела.

Первое течение обращает взоры назад, к прошлой истории парусного флота, и в ней ищет ответов на новые запросы морской службы. Правда, его сторонники не являются более многочисленными, но пока они удерживают за собой все командные посты как на кораблях, так и на берегу. Они ищут спасения от разрушительного веяния времени в культивировании старого флотского духа, в сохранении прежней системы служебных отношений и привилегий командного сословия. Конечно, они уже не могут открыто выступать против техники как источника всех зол. Отказываться от использования завоеваний техники — значит рубить сук, на котором сидишь. Нелепо было бы противопоставлять противнику в бою отсталый флот. Исторический урок Севастополя был слишком еще памятен и не утратил поучительной силы.

Поэтому старые моряки принуждены маскировать свои взгляды и симпатии, выставляя себя также сторонниками

«прогресса «, но они хотели бы совместить передовую технику с заветами патриархальной старины. Вспоминая о доблестях старых поколений моряков, они незаметно пытаются протащить вместе с «духом» времен парусного флота и все его отжившие атрибуты, вплоть до порки матросов и мордобоя. Они стремятся удержать за дворянством все командные должности, а технику признают лишь как «подсобное средство» для безотказного выполнения приказов с командного мостика.

Против этой реакционной верхушки, тесно спаянной со всей правящей кликой царской России, все более растет оппозиция молодого поколения моряков. О парусном флоте и его романтике они знают лишь по рассказам своих дедов и отцов. Они оторвались также от интересов помещичьей России. Их интересы и честолюбивые мечты уже направлены в другую сторону. Морскую карьеру они связывают с процветанием и быстрым ростом нового флота. Перед их глазами — примеры японо-китайской и испано-американской войн на море. А во время последних заграничных плаваний они видели жизнь зарубежных стран. Наконец, на рост этого молодого течения весьма сильно повлияли многочисленные заказы кораблей иностранным заводам с 1898 года. Более 200 офицеров, инженер-механиков и корабельных инженеров прожили по 2–3 года в Соединенных Штатах, во Франции и Германии во время постройки и приемки заказанных там броненосцев, крейсеров и миноносцев. Они окунулись в работу передовых заграничных заводов и не могли не ощутить огромной разницы в постановке судостроения по сравнению с русскими казенными адмиралтействами.

Моряки молодого поколения впитали в себя уважение к передовой технике. Они поняли, что новые корабли «Ретвизан», «Баян», «Аскольд», «Богатырь», «Варяг» и «Новик» являются в русском флоте провозвестниками новой эры и что для использования этих кораблей нужна технически подготовленная, развитая команда. Проблема подготовки личного состава флота приобрела в глазах молодого офицерства значение основного условия, без которого новая техника не может стать активной силой. Они убедились, что для обслуживания таких кораблей, как «Цесаревич», «Аскольд» и «Новик», нужен новый тип матроса. Большинство лейтенантов и мичманов новой формации сами быстро специализировались в разных областях морской техники. Они приобрели чисто инженерные знания по артиллерии, минному вооружению, электротехнике, водолазному, подводному и штурманскому делу. И вместе с техническими знаниями они усваивали инженерную психологию, метод работы и привыкали высоко ценить знания и труд своих команд. Они, естественно,

стремились приобрести способных и толковых помощников среди матросов, чтобы на них опереться в работе. Разве в парусном флоте было так необходимо учить матросов физике, алгебре, геометрии, механике, электротехнике? В те времена требовалось «дрессировать» и «драить» команду, чтобы матрос умел бегать по палубе утлых корветов и клиперов в океанский шторм, взбираться с акробатической легкостью по вантам на головокружительную высоту, брать рифы и крепить паруса под ударами шквала, когда корабль, кажется, проваливается в бездну. От матроса требовалась прежде всего физическая сила, ловкость и тренировка. Глазом, нюхом и инстинктом он должен был воспринимать природу водяной стихии, сливаться с кораблем, на котором служил. Эти времена ярко запечатлел Гончаров в романе «Фрегат Паллада», а Станюкович — в повестях и романах из морского быта середины прошлого века.

Матрос нашего времени прежде всего должен быстро соображать. Мускулы утратили первенствующую роль. Без технической выучки и знаний матрос не годен для ухода за теми механизмами, которые ему доверяются.

Возвращаясь к анализу офицерского состава «Орла», надо из 16 младших флотских офицеров отнести к числу полноценных специалистов еще следующих: трех артиллеристов, двух минеров-электриков, двух штурманов, т. е. еще 7 человек. Кроме того, и все остальные офицеры, включая недавно выпущенных мичманов, заранее выбирают себе специальность и поступают в распоряжение соответственных старших специалистов.

Тип флотского офицера без специальности, т. е. чистого строевика или «палубного офицера», отжил свой век. Спускать шлюпки, мыть палубу, подавать швартовы, выбирать якоря и грузить уголь — для этого достаточно и старшего боцмана. И если еще находится какой-либо захудалый офицер без специальности, то в лучшем случае ему остается занять хозяйственную должность судового ревизора.

Группа судовых флотских специалистов все более сливается с инженерным составом по роду обязанностей и по методам работы. Организация управления жизнью корабля теряет сходство с сухопутной воинской частью. Деление команды на роты, полуроты и взводы держится только в силу рутины. Большой современный корабль, имеющий до 1000 человек личного состава, по внутреннему строю все более приближается к крупному промышленному предприятию, заводу с разнообразными специализированными цехами. Матросы должны обладать всеми навыками, знаниями и опытом заводского рабочего.

Сама корабельная обстановка побуждает старших специалистов отдавать предпочтение матросам, которые до службы или во время постройки корабля прошли заводскую школу на производстве. Именно из этой группы людей выдвигаются наиболее способные и смышленые матросы, быстро овладевающие всеми тонкостями морской техники, хотя старшие офицеры и продолжают подозрительно смотреть на бывшую «мастеровщину» и считают ее наиболее беспокойной.

И действительно, эти матросы повой формации уже не похожи на старую «серую скотинку», над которой можно было издеваться как угодно. В них проснулось чувство человеческого достоинства. Приемы командования, основанные на ругани и подзатыльниках, к ним уже не применимы. Так под влиянием роста современной техники в судовой жизни первенствующую роль заняли офицеры-специалисты и матросы из бывших квалифицированных рабочих.

В кают-компании «Орла» группа прогрессивно настроенных лейтенантов в союзе с механиками начинает задавать тон и ведет за собой зеленую молодежь. На старых же кораблях примитивной конструкции, как «Донской», «Нахимов» и «Наварин», это новое течение не могло сказаться с полной определенностью.

Бывают, однако, корабли, на которых под влиянием командира, старшего офицера или случайно подобравшейся группы «титулованных» лейтенантов берет верх дух старой флотской школы. И тогда кают-компания превращается в братство собутыльников, культивирующих атмосферу кафе-шантана. Интерес к морской технике и любовь к флоту тогда вытесняются охотой за женщинами, а интеллектуальные запросы заменяются внешним лоском, фатовством и наукой «покорения сердец». Тогда начинается щеголяние титулами и дворянской родовитостью, а на корабле процветает культ «надраиванья» команды, которая всегда должна иметь «фартовый вид» и бодро и весело «есть глазами начальство».

Даже на примере нашего «Орла» видно столкновение этих двух разнородных элементов офицерской психологии. Наш старший офицер Шведе сначала мне казался типичным представителем старой офицерской школы. Настоящим морским опытом он не обладал, так как все плавания за время долгой службы проделывал во внутренних водах на царских яхтах, старых кораблях береговой обороны и портовых пароходах. Поэтому ему трудно было освоиться с организацией такого сложного корабля, как броненосец «Орел», негде было приобрести современные технические знания морского дела. Он оказался, однако, по природе человеком не властолюбивым и, попав на

ответственный пост в трудных условиях, наметил себе довольно правильную линию поведения: предпочел ограничиться административно-хозяйственными функциями, а в деле организации боевого корабля всецело доверился опыту старших судовых специалистов. Шведе предоставил в кают-компании руководство коллективным мнением офицерства группе лейтенантов из числа специалистов, вокруг которых сгруппировались механики и врачи. К этой же группировке примкнули наш флагманский юрист обер-аудитор Добровольский и я. Составилось довольно компактное ядро, которое получило преобладающее влияние во всех вопросах внутренней судовой жизни, а старший офицер стал сам искать в нем поддержки.

Что касается командира броненосца Юнга, то он держался весьма изолированно, на жизнь кают-компании влияния не имел, а за офицерским столом появлялся только по приглашению — в праздничные и торжественные дни. Свое время Юнг проводил на мостике, в запасной командирской каюте позади ходовой рубки, прислушиваясь к звонкам машинного телеграфа. В каждое мгновение он был готов по очередному сигналу адмирала принять на себя управление кораблем. Юнг имеет большой опыт океанских плаваний на старых фрегатах с парусным вооружением, хорошо знает море, чувствует корабль, но все, что находится ниже броневой палубы, его мало интересует и для него непонятно. Он старый холостяк, привык жить на кораблях. Из близких родных у него на берегу только пожилая сестра. Юнг — прямой, образованный и честный человек, искренно любящий флот.

Выразителем коллективного мнения офицеров кают-компании все более становится наш второй артиллерист Александр Владимирович Гирс. Он много лет проплавал в Тихом океане на кораблях артурской эскадры, откуда вернулся только за год до начала войны. Прекрасно изучил дальневосточную обстановку и знает весь личный состав Артура. Поэтому при обсуждении военных событий его мнение для нас является наиболее авторитетным. Влияние Гирса в кают-компании основывается не только на его знании морского дела. Он невольно привлекает к себе как исключительно культурный, образованный и интересный человек. Гирс беззаветно любит морскую стихию и глубоко чувствует недостатки русской системы организации флота. У Гирса нет старых флотских предрассудков. В каждом человеке он прежде всего ценит его личные качества, в обращении с окружающими не подчеркивает своего превосходства и со всеми держит себя исключительно просто. В то же время он всегда готов восстать против всего, что

противоречит его принципам и представлениям о чести. В кают-компании именно он поддерживает дух равенства и товарищества и создает ту коллективную сплоченность, которая является залогом единства в трудной обстановке.

11 ноября. Эскадра в пути. Послезавтра, по расчету штурманов, придем на очередную якорную стоянку к устью реки Габун. Весь этот переход эскадра совершает почти вдоль экватора в области теплого Гвинейского течения, а поэтому обстановка плавания стала особенно тяжелой. Загромождение внутренних помещений и палуб углем еще усугубляет наши лишения. Только два дня назад закончилась уборка угля с юта, и теперь мы имеем свободную площадку для вечерних прогулок после захода солнца. Но и сейчас запас угля превышает 1000 тонн, и, придя к Габуну, «Орел» будет иметь заполненными все угольные ямы под броневой палубой.

На последнем переходе участились аварии и поломки механизмов. Много раз вся эскадра принуждена была часами стоять в океане без движения, ожидая, пока исправлялись повреждения вышедшего из строя корабля. Но стоило эскадре тронуться дальше, как немедленно обнаруживался следующий кандидат на получение своей порции ругательных сигналов адмирала. Наши механики утверждают, что в участившихся поломках механизмов виноват сам адмирал. Он устраивает очередные эскадренные скандалы из-за каждой вынужденной остановки. Но во время происшедшей задержки ни один корабль не знает, сколько времени продлится остановка, и поэтому не может воспользоваться ей, чтобы исправить собственные дефекты. Например, двое суток назад мы простояли всю ночь, пока «Бородино» менял лопнувший бугель маршаллевского пароораспределительного устройства. В это же время на «Орле» давно грелся подшипник в коридоре правого вала. Необходимо было вскрыть подшипник, осмотреть его и перебрать, на что требовалось не более трех часов. Но как старший механик мог решиться на это во время вынужденной остановки, если было неизвестно, когда тронемся дальше? И наши механики, скрепя сердце, пускают в ход «охлаждение» теплой забортной водой в надежде дотянуть до ближайшей якорной стоянки. А через час приходится самим поднимать сигнал о неисправности подшипника с просьбой остановиться для исправления.

Вчера старший механик Парфенов в момент остановки из-за транспорта «Малайя» доложил командиру о необходимости вывести из строя одну машину на два часа. Юнг в ужасе замахал на него руками при мысли о том, какие громы и молнии адмиральского гнева он рискует навлечь на себя. Однако у

старшего механика не оставалось выхода. Он знал, что воздушный насос до Габуна не дотянет, а поэтому приказал на свой риск вскрыть цилиндр насоса, рассчитывая, что авось «Малайя» проваландается более двух часов. И когда его надежда оправдалась, то он был более счастлив, чем если бы получил награду или благодарность адмирала. На этот раз все сошло благополучно.

Спрашивается: неужели на длительных переходах в 12–15 дней адмирал не мог назначить законные предусмотренные остановки по расписанию, хотя бы раз в три дня на 4–5 часов? Если бы корабли были заранее предупреждены, что это время будет дано им для очередных исправлений, то у каждого корабля нашлось бы немало дефектов, которые во-время могли быть устранены. В результате сократились бы непредусмотренные срывы движения эскадры. Только за вчерашний день эскадра вынуждена была стопорить машины несколько раз. Каждый корабль старался держаться в строю до последней минуты, даже идя на риск серьезных поломок.

Сегодня днем «Александр III» внезапно поднял сигнал «Не могу управляться» и с положенным на борт рулем стремительно вылетел из кильватерной колонны. «Бородино» еле успел разойтись с ним.

Далее следовал «Орел». Сначала наш командир спокойно убавил ход, чтобы дать «Александру» отойти. Но «Александр», описав циркуляцию, вдруг дал задний ход и остановился поперек курса «Орла», видимо, предполагая снова занять свое место в строю. «Орел» шел прямо на него, угрожая «Александру» таранным ударом в борт. В последний момент Юнг нервным голосом отдал приказ в машину: «Полный ход назад!» В машине, видимо, предчувствовали это и без малейшей задержки дали задний ход, но колоссальная инерция броненосца еще продолжала увлекать его вперед. Расстояние между «Орлом» и «Александром» сократилось до 1/4 кабельтова, так что командиры бросили семафор и переругивались голосом в мегафоны.

Адмирал немедленно просигналил «Орлу»: «Не умеете управляться». Юнг ответил: «Счастливо избежал возможности ударить «Александра» тараном». Но адмирал продолжал гнуть свою линию: «Следовало положить лево на борт и дать полный вперед».

Действительно, этот маневр был бы более целесообразен, если бы Юнг каким-либо чудом мгновенно узнал, что собирается предпринять «Александр». Но вся трудность положения заключалась в том, что маневр «Александра» явился полной

неожиданностью для Юнга.

Этот случай показал, что адмирал не сходит с мостика. Он следит за всеми мелочами, которые можно усмотреть в бинокль, и все время выискивает повод, чтобы «подтягивать» неисправных.

На последнем переходе особенно много неприятностей стала причинять «Малайя». Адмирал приказал «Роланду» взять ее на буксир. С такой обузой эскадра была принуждена сбавить ход до 7 узлов. Во время одной из внезапных остановок «Малайя» получила удар в корму над ватерлинией от следовавшего за ней транспорта «Корея».

Чтобы заставить на ходу личный состав понемногу заниматься боевой подготовкой, адмирал разработал план тактических учений и предписал их особой инструкцией по эскадре. На последнем переходе особенно участились судовые тревоги по проверке всех боевых расписаний. Каждый корабль обязан разработать план воображаемого боя, применительно к которому и должно проводиться дневное учение с командованием из боевой рубки. Артиллеристы указывают цель для наводки башен, назначают расстояние до неприятеля, сообщают по кораблю о полученных повреждениях, а трюмно-пожарный дивизион вызывается к назначенному пункту для принятия необходимых мероприятий.

Эта учеба внесла некоторое оживление в жизнь корабля. В кают-компании темы боевого характера вытеснили обычные разговоры. Большое внимание уделяется вопросам искусственных защит в верхних частях корабля.

Случайности, нарушающие движение эскадры, учащаются с каждым днем. Видимо, команда, изнуренная тяжелой работой, уже не в состоянии поддерживать исправность механизмов. Сегодня вечером снова был полный кавардак в колонне броненосцев. По окончании ужина я вышел наверх, чтобы перед сном вздохнуть полной грудью после изнурительного дневного зноя. Я вдруг почувствовал, что корабль, идя вперед довольно хорошим ходом (не менее 10 узлов), дал «полный назад», так что палуба затряслась под моими ногами, как в лихорадке. За кормой внезапно вспенилась вода от обратного вращения винтов, в глубине закрутились черные воронки вихрей, в которых замелькали светящиеся медузы.

Бросаюсь на носовой мостик узнать, что случилось. Вижу справа по борту контуры и огни броненосца, узнаю «Бородино», а впереди слева — «Суворов» и «Александр». Все корабли усиленно и нервно сигналят степановскими фонарями. В колонне — полный беспорядок.

«Бородино» объявляет, что у него в правой машине стук.

Адмирал приказывает: «Переговорите с флагманским механиком, можно ли исправить повреждение». «Бородино» не дает никакого ответа. Адмирал, рассердившись, сигналит:

«Занять место вне строя на правом траверзе «Суворова», намереваясь, очевидно, держать провинившийся корабль под своим личным надзором.

Но «Бородино», не обращая внимания на сигналы адмирала, продолжает плестись, как бог на душу положит, и, видимо, занят выяснением характера повреждения, не желая тратить время на препирательства с адмиралом, который продолжает бесноваться. Вдруг «Бородино» дает сигнал: «Повреждение исправлено, прошу разрешения войти в строй». На этот раз Рожественский вспылил. Следует сигнал: «Прекратить болтовню и немедленно выполнить приказание».

Механизмы наших кораблей надрываются вследствие невозможности остановиться без скандала, чтобы ослабить какой-нибудь подшипник, переставить пропаривший фланец или вскрыть холодильник. При внезапных остановках страдают котлы. Вчера, когда при выходе из строя «Александра» «Орел» должен был застопорить машины, давление сразу подскочило до 310 фунтов, т. е. выше красной черты на манометрах. Все предохранительные клапаны начали травить свежий пар с таким ужасным ревом, что на мостике ничего нельзя было услышать. Стоило в этот момент лопнуть какой-нибудь дефектной трубке в одном из бельвилевских котлов, — и несколько человек могло бы быть сварено в один момент.

После выхода «Бородино» из колонны я остался на носовом мостике, желая узнать, чем кончится этот инцидент. Понемногу порядок в колонне восстановился. Через час гнев адмирала остыл, и он приказал «Бородино» занять свое место в строю. И снова воцарилось спокойствие тропической ночи, полной задумчивой мечтательности. Командир ушел в свою запасную каюту, а я остался и до смены вахты в полночь тихо беседовал с вахтенным начальником Павлиновым.

До сих пор мы не можем жаловаться на погоду, которая неизменно благоприятствует походу эскадры и даже позволяет грузить уголь в открытом океане, швартуясь борт о борт с угольщиком. От самой Либавы ни разу не было настоящего шторма в океане. Только изредка налетали короткие шквалы из-под случайной тучи с проходящим тропическим ливнем. Переменные ветры экваториального пояса не разводят длинной значительной зыби, вызывающей заметную качку кораблей.

За последние девять дней после выхода из Дакара мы все-таки один раз видели сушу: из океана справа от нашего курса

выглянул высокий пик острова Святого Фомы. Его высота — 7000 футов. Остров принадлежит Португалии и известен плантациями какао. Мы прошли в 50 милях от него.

Глава XVIII. У неведомых берегов

14 ноября. Окончен десятисуточный переход. Мы снова бросили якорь. Находимся вблизи самого глухого уголка Африки. Стоим в открытом океане в трех милях от берега почти против самого устья реки Габун. Миль на 10 к северу на побережье находится небольшой французский городок Либревиль, резиденция губернатора, правителя колонии Французское Конго.

Наш маршрут флагманские штурманы составляют обыкновенно таким образом, чтобы обеспечить приход на стоянку ранним утром. Но на последнем переходе непредвиденные задержки расстроили расчеты штаба, и мы подошли к назначенному рандеву с немецкими угольщиками, опоздав на 12 часов.

Чтобы не становиться на якорь в темноте у неведомых берегов, малообследованных и с ненадежными навигационными картами, адмирал в канун прихода на стоянку посвятил весь день обучению эскадры эволюциям. Броненосцы и крейсера делали разные перестроения и учились ходить строем фронта.

Приблизившись к берегу на рассвете 13 ноября, остановились милях в семи. Так как никто из моряков нашей эскадры в Габуне не бывал, то по виду берега нельзя было ориентироваться, насколько правильно был проложен курс при пересечении Гвинейского залива. На разведку был послан буксир «Роланд». Около часа дня он вернулся и направился с докладом к флагманскому кораблю, после чего вся эскадра снялась, следуя движению «Суворова». Оказалось, что мы вышли к берегу значительно южнее Габуна и, не подозревая этого, уже перерезали экватор, перемахнув в южное полушарие. Вероятно, неучтенное течение отнесло нас к югу от курса по компасу.

Бросили лот для проверки глубины. Он показал всего 10–12 сажен, дно — песок. Видимо, многоводный Габун за тысячелетия нанес в океан песчаные и илистые отложения. Во избежание посадки на мель при подходе к неизвестным берегам выслали вперед промерную партию в составе катеров и шестерок со всех кораблей. Только к 5 часам было окончательно выбрано место стоянки, и корабли отдали якоря в назначенных им местах.

В бинокль можно рассмотреть берег. Он полог и не имеет возвышенностей. Чистая песчаная полоса, выглаженная прибоем, отделяет от океана дивный африканский непроходимый лес. Над

зеленой стеной чащи, как фонтаны, поднимаются высокие кроны кокосовых пальм.

С берега из лесов на наш корабль залетают огромные африканские бабочки. Одна из замеченных мною имела дивную синюю окраску. Такой же экземпляр я видел в коллекциях зоологического музея Академии наук. Бабочка была доставлена нашими моряками еще во время парусного флота.

Берег так и манит к себе, волнуя воображение. Но мы, по своей неопытности и незнанию тайн здешней флоры и фауны, легко могли бы стать жертвой несчастного случая. Вчера, например, француз рассказывал на «Суворове», что в здешних лесах на деревьях ютятся маленькие красные прыгающие змейки, укус которых безусловно смертелен. Местное население для защиты от них натирается какой-то вонючей жидкостью, извлекаемой из сока растений, и этим предохраняет себя от опасности.

Чудовищный боа-констриктор, способный своими кольцами раздавить быка, как цыпленка, царствует здесь в зарослях.

Но особенный ужас наводят дикие слоны, которые бродят огромными стадами. Жители лесов устраивают на них охоты целыми племенами, организуют лесные завалы и западни в виде скрытых ям. Слоновой костью торгуют здесь, как у нас дровами. Вообще — это страна сказочных чудес, где «на неведомых дорожках — следы невиданных зверей», а в чаще джунглей — «там чудеса, там леший бродит, русалка на ветвях сидит».

Сегодня впервые над нами разразилась настоящая тропическая гроза. Она налетела на эскадру во время погрузки угля и уже задолго до приближения прислала извещение о своем подходе по беспроволочному телеграфу. Пришлось отключить антенну от приемной станции.

Над джунглями вспыхивали непрерывные огненные стрелы, поражавшие землю из надвинувшейся черной тучи, резко очерченной на чистом синем небе. Затем налетел стремительный шквал и согнал в кучу все катера и шлюпки, державшиеся на бакштоге за кормой. Следом хлынул ливень с такими оглушительными раскатами грома, что, сидя в каюте, можно было принять их за залпы нашей 12-дюймовой башни. Весь корпус судна содрогался. Туча прокатилась столь же стремительно, как и пришла. И через 5 минут снова сияли звезды, а из-за леса с востока вставала красная, уже ущербленная, луна.

16 ноября. Развлечения эскадры. За двое суток напряженной погрузки «Орел» успел принять 1400 тонн угля, и теперь его полный запас составляет 2200 тонн. Научившись рассовывать уголь по всяким закоулкам, мы умудрились на этот раз принять

на 200 тонн больше, чем в Дакаре. Даже на срезах обоих бортов у средних 6-дюймовых башен устроили такие же открытые углехранилища, как на юте позади 12-дюймовой кормовой башни.

Однако перегруженный броненосец стал очень неустойчив и проявляет склонность крениться при всяком перемещении грузов. Даже скопление команды на борту и спуск катера с ростр выводят его мачты из вертикального положения. Метацентрическая высота, по моему подсчету, сократилась до двух футов, что можно считать безопасным для плавания только при уверенности в совершенно спокойной погоде.

Погрузка угля на этот раз происходила в открытом океане, т. е. в нейтральных водах, так что дипломатические препирательства с французскими властями не могли возникнуть. Губернатор даже рекомендовал Рожественскому избрать для стоянки более укрытое от волнений место у мыса Лопес на один градус к югу от Габуна. Там при впадении реки Огове имеется огромный рейд, защищенный от преобладающих южных ветров высоким мысом, далеко выдвинутым в открытый океан. Но адмирал отклонил это предложение, не желая рисковать глубокосидящими кораблями при подходе к неизвестным берегам.

Сегодня, закончив после погрузки утреннюю генеральную приборку корабля, мы надеялись получить разрешение на сношение с берегом. Всем хотелось хоть мельком взглянуть на городок Либревиль, расположенный в этой сказочной стране. Но день пропал даром, так как адмирал был в грозном настроении и прогнал флаг-капитана, когда тот сунулся к нему за разрешением отпустить на берег офицеров с кораблей, закончивших погрузку. Все были очень разочарованы этим неудачным оборотом дела. Настроение было испорчено, и даже отдых после тяжелой продолжительной погрузки превратился в скуку. В кают-компании разговоры с самого утра приняли мирный характер. Более нетерпеливые весьма непочтительно честили адмирала.

К полудню были получены очередные приказы Рожественского, которые пролили свет на причины адмиральского гнева, а наш ревизор, вернувшийся с «Суворова», основываясь на рассказах офицеров флагманского корабля, дополнил новости интересными деталями. Героем событий вчерашнего дня оказался крейсер «Дмитрий Донской». Командир «Донского», капитан 1-го ранга Лебедев, вчера лично явился на госпитальный «Орел» И пригласил в гости на крейсер сестру милосердия Клемм, двоюродную сестру одного из офицеров его корабля. Так как старшего врача на «Орле» не оказалось, то сестра получила разрешение на отъезд от дежурного врача и

отправилась на катере вместе с офицерами «Донского». Между тем было уже без десяти минут шесть, а по вчерашнему приказу адмирала всякие сношения между кораблями должны прекращаться ровно в 6 часов вечера, т. е. с заходом солнца, после чего все проходящие шлюпки подвергаются обстрелу с дежурного катера. Следовательно, Клемм до утра не могла вернуться на госпитальный корабль.

На «Донском» умеют нескучно проводить время, и, закончив погрузку ранее других, офицеры решили устроить в кают-компании небольшой «фестиваль», воспользовавшись визитом интересной гостьи. Командир также участвовал в этом «рауте». Далеко за полночь от «Донского» отвалил катер с тремя офицерами, вызвавшимися доставить в сохранности сестру милосердия на белый «Орел». Офицеры были порядком навеселе и, видимо, рассчитывали проскочить незаметно от дежурного катера. Но катер «Донского» был задержан дежурной миноноской «Суворова». Рожественский приказал арестовать его и привести к борту «Суворова». К счастью, сестра милосердия уже была высажена на свой корабль. Когда арестованный катер был у трапа «Суворова», офицеры «Донского» громко возмущались арестом. Адмирал, несмотря на глубокую ночь, был на юте броненосца и все слышал. Приказав офицерам подняться наверх, Рожественский поставил их во фронт и изругал последними словами, а затем заявил, что таких помощников ему не надо и он отошлет их для суда в Россию.

Все происшедшее нашло красочное отражение в следующих двух приказах адмирала, которые заношу дословно ввиду их характерности для нашего командующего и выразительности его стиля:

«Габун, 16 ноября 1904 г., № 158.

Вчера 15 ноября сигналом подтверждено было запрещение посылать шлюпки на берег и между судами от наступления темноты до рассвета без особого моего разрешения.

В 10 часов вечера задержан был паровой катер с крейсера 1-го ранга «Дмитрий Донской», посланный без разрешения, и тогда же сигналом было приказано арестовать вахтенного начальника крейсера в каюте с приставлением часового на трое суток за неисполнение приказания.

В 1 1/2 часа ночи задержана была вторая шлюпка с того же крейсера и на ней три гуляющие офицера: лейтенант Веселаго и мичмана Варзар и Селитренников.

Командиру крейсера 1-го ранга «Дмитрий Донской» капитану 1-го ранга Лебедеву тотчас был объявлен сигналом выговор. Офицеры, оказавшие столь явное неповиновение приказанию,

направленному к охранению целости эскадры до прибытия на театр военных действий, подлежат преданию суду.

Чтобы не пропустить срочного рейса парохода, отправляющегося в Европу, и не вводить казну в расход по содержанию за границей лишний месяц этого вредного для службы элемента, предписываю командиру крейсера 1-го ранга «Дмитрий Донской» удовлетворить лейтенанта В. и мичманов В. и С. половинным содержанием как отсылаемых для предания суду, купить билеты 2-го класса до Бордо на пароходе, отправляющемся из Либревиля утром 17 ноября, и выдать по 120 рублей на покупку билетов от Бордо до Петербурга, снабдив предписанием отправиться в наличие экипажей.

Подписал: генерал-адъютант Рожественский.

Верно: флаг-капитан капитан 1-го ранга Клапье-де-Колонг».

Узнав, что нарушение дисциплины офицерами «Донского» произошло из-за сестры милосердия, адмирал приказал и ее подвергнуть дисциплинарному взысканию, лишив на три месяца права съезжать на берег.

«Приказ № 159.

По второй эскадре объявлены правила охраны судов от покушений, которые можно ожидать под покровом ночи, в тумане, из-под воды.

И в Порт-Артуре перед войной объявлялись правила: как светить, как сторожить, как воздерживаться от ночного шатания и распознавать своих и чужих. Но прожектора светили вяло, сторожевые суда отбывали свой номер, а шатание продолжалось в полном изобилии, так что неприятельские миноносцы могли быть узнаны лишь тогда, когда они выстрелили свои мины.

И порт-артурская эскадра проспала свои лучшие три корабля. Тихоокеанский флот сразу оказался обреченным на пассивную самозащиту. И армия, возлагавшая большие надежды на его содействие, охваченная неприятелем из всех освобожденных подступов побережья, стала заливать грехи флота ручьями своей крови.

Вторая эскадра некоторыми представителями стоит на том самом пути, на котором так жестоко поплатилась первая.

Вчера крейсер 1-го ранга «Дмитрий Донской» явил пример глубочайшего военного разврата; завтра может обнаружиться его последователь. Не пора ли оглянуться на тяжелый пример недавнего прошлого?

Поручаю крейсер 1-го ранга «Дмитрий Донской» неотложному надзору младшего флагмана контр-адмирала Энквиста и прошу его превосходительство принять меры к скорейшему искоренению начал гнилости в его нравственном

организме.

Подписал: генерал-адъютант Рожественский.

Верно: флаг-капитан капитан 1-го ранга Клапье-де-Колонг».

Сегодня в 2 часа катер с офицерами «Донского» отошел в город. На крейсере проводили отъезжающих троекратным ура, а команда, по традициям старых парусных кораблей, была послана по реям. Когда катер проходил мимо «Орла», наши офицеры выбежали на кормовой балкон, приветствовали товарищей, махая фуражками, и посылали им пожелания благополучного возвращения на Родину.

История, разыгравшаяся на «Донском», и приказы адмирала взволновали эскадру и вызвали широкие отголоски на всех кораблях. Выяснилось, что приказ адмирала о запрещении сношений между кораблями до «Донского» своевременно не дошел и 15 ноября не был принят на крейсере к исполнению. Сама отдача приказа об охране, конечно, не вызывалась фактическим положением, так как именно здесь, у глухих западных берегов Африки, эскадра была наиболее гарантирована от всяких покушений врага.

С точки зрения военного воспитания и тренировки в проведении охранных мероприятий было выбрано мало подходящее время: условия плавания были особенно тяжелыми, а движение эскадры, выше всякой меры перегруженной углем, уже само по себе являлось вопиющим нарушением всех элементарных правил корабельной организации безопасности.

Если адмиралу было угодно подменить серьезную боевую подготовку «игрой в солдатики», то и это следовало сделать обдуманно и логично. Адмирал отдал приказ, не указав момента его вступления в действие, и не потрудился проверить, дошел ли он до всех кораблей. Лебедев, уезжая за сестрой на «Орел», еще не знал о приказе, а вахтенный начальник не успел доложить ему о первом происшествии с арестом катера и о сигнале адмирала об аресте вахтенного начальника крейсера. Адмирал не обсудил приказ с начальником штаба. Он привык рубить сплеча и не считает нужным совещаться даже с ближайшими помощниками. Так, например, вчера последовал его приказ: стрелять по всякой шлюпке после второго окрика. Но через четверть часа последовало дополнение по семафору: не стрелять в капитанов немецких пароходов — наших угольщиков.

Когда это распоряжение дошло до нашего часового под кормовым флагом, которому надлежало применять на деле приказ адмирала, то он вполне резонно задал вопрос вахтенному начальнику: «А как ночью узнать немецких капитанов, ваше благородие?» На этот естественный вопрос вахтенный начальник

мог только развести руками.

Очевидно, в штабе догадались, к каким бедам может привести приказ адмирала, и попытались смягчить его по семафору. Ведь мы пока не на театре военных действий. А германские угольщики не только не обязаны подчиняться всем распоряжениям адмирала, но, наоборот, он сам находится в полной зависимости от их доброй воли и согласия обслуживать русскую эскадру. Достаточно повторить в новом издании «гулльский инцидент», воспроизведя его в самом глухом углу африканского побережья в виде эксперимента с немецкими капитанами, — и мы останемся без угля, находясь за 8000 миль от России. Поэтому, по негласному распоряжению штаба всем командирам кораблей, приказ адмирала об обстреле шлюпок попросту был аннулирован.

До нас дошли сведения также о ряде других инцидентов на судах эскадры во время последнего перехода от Дакара. На буксире «Роланд» с вольнонаемной командой кочегары отказались поддерживать полное давление пара, когда «Роланду» было приказано буксировать «Малайю», ссылаясь на переутомление от чрезмерной жары. Адмирал был взбешен, грозил предать их военному суду, но буксир зафрахтован и служит по договору.

На пловучей мастерской «Камчатка», где помимо судовой команды имеется до 100 человек портовых рабочих, служащих по вольному найму, произошло столкновение рабочих с мастером и с заведующим мастерской инженером-технологом Л. Один рабочий повздорил с мастером и в ответ на его приказание сказал, что не обязан его слушать, так как принадлежит к другому цеху. Когда пришел начальник мастерской инженер Л., то мастеровой и ему повторил то же самое. Тогда Л. не удержался и ударил рабочего по лицу. Мастеровой бросился с кулаками на Л., но был схвачен.

И вот теперь возникло судебное дело «о нарушении мастеровым воинской дисциплины». Что касается поведения Л., то в приказе адмирала никакой оценки его поступка не сделано. А ведь в контрактах, которыми определяется положение рабочих в плавании, вовсе не сказано, что они приравниваются к «нижним чинам». В них имеется только ссылка на 1223-ю статью Морского устава, которая гласит, что «пассажиры и посторонние лица не имеют права вмешиваться в действия судового начальства».

Между тем Рожественский намерен применять к мастеровым законы военного времени наравне с нижними чинами. Вообще адмирал усвоил себе широкий взгляд на назначение законов: они должны давать право представителям власти «держать в ежовых

рукавицах» своих подчиненных. А если формально закон этому назначению не отвечает, то долг начальства — дать закону надлежащее толкование и действовать сообразно с обстоятельствами, не по букве, а по духу закона. Дух же закона всегда заключается в том, что «начальство должно обеспечить повиновение подчиненных».

Правда, на эскадре есть страж писаного закона — наш флагманский обер-аудитор Добровольский, живущий на «Орле». Он пытался объяснить Рожественскому, что законы военного времени не могут применяться на эскадре, так как эскадра не находится на театре военных действий и не была объявлена высочайшим указом на военном положении как особая административно-территориальная единица. Но адмирала такие доводы нисколько не смутили. Считая, что это является следствием недосмотра и упущения, он решил исправить ошибку и присвоил себе прерогативы верховной власти, собственным приказом объявив 2-ю эскадру флота Тихого океана на военном положении с момента выхода из Либавы, т. е. распространил его действие на полтора месяца назад, вопреки утверждениям законоведов о том, что закон обратной силы не имеет.

По словам обер-аудитора, действия адмирала с преданием суду трех офицеров «Донского» являются вопиющим нарушением всех требований морского судопроизводства и с юридической стороны не выдерживают никакой критики. Приказы адмирал составил лично, под непосредственным впечатлением. Объяснения командира «Донского» он также не пожелал выслушать. Офицеры возвращены в Россию для предания суду, но никакого дознания и следствия по предъявленным обвинениям произведено не было. Когда они явятся в Главный Морской штаб с предписанием адмирала, там просто не будут знать, на основании каких данных их надлежит судить. Материалом могут служить только личные показания обвиняемых и телеграмма Рожественского с донесением об их преступлении, в которой оно квалифицировано как «неповиновение». Между тем это слово является определенным юридическим термином. Под ним подразумевается «сознательное неисполнение приказания, лично полученного от начальника». Офицеры же действовали с разрешения командира и старшего офицера крейсера, являющихся их прямыми начальниками. Поэтому их проступок в крайнем случае мог бы быть подведен лишь под статью «о неисполнении общих распоряжений начальника».

Последние приказы адмирала восприняты офицерским составом эскадры как прямое оскорбление и вызвали резкую критику. Упоминание об артурской эскадре вызвало ядовитое

замечание, что именно «господам адмиралам» не мешает хорошенько запомнить этот урок, так как только нераспорядительность высшего командования поставила артурскую эскадру под неожиданный удар противника. Командиры же пытались самостоятельно принять меры для защиты кораблей — установить боны, поставить сети, но адмирал Алексеев отменил эти распоряжения.

Далее — кто, как не руководители флота, не сумели перед войной провести правильное распределение морских сил и упрятали боевую эскадру в артурскую мышеловку? Кто догадался оставить линейный флот в самый напряженный момент без охраны на внешнем рейде и не предпринял серьезной крейсерской разведки в открытом море? Офицерский состав артурской эскадры представлял собой прекрасный боевой материал, но главное командование не сумело правильно использовать эти его качества. Поэтому Рожественскому не пристало бросать обвинения в лицо всему офицерскому составу 2-й эскадры. Он, как бывший начальник Главного Морского штаба в момент начала войны, сам несет большую ответственность за то безвыходное положение, в котором очутилась артурская эскадра с первых дней войны, Что же касается боевых заслуг, то Рожественский пока прославился только боем с рыбаками.

Случайный эпизод с офицерами «Донского» ярко показал, какая непроходимая пропасть разделяет командующего от его командиров кораблей и всей массы кадрового офицерства. Ореол величия, таинственности и недоступности, окружавший адмирала, начал понемногу рассеиваться. Личность командующего раскрылась перед всей эскадрой в настоящем свете, обнажая лицо типичного сатрапа Российской империи, не знающего никаких ограничений своего самомнения и дикой воли.

Глава XIX. Поездка в Либревиль

18 ноября. Адмирал сменил гнев на милость, и вечером 16 ноября по эскадре было объявлено:

«Завтра в 8 часов утра «Роланд» идет в Либревиль со свободными от службы офицерами, желающими съехать на берег».

С группой товарищей-орловцев отправился и я. На палубе «Роланда» я встретил нескольких товарищей-механиков и своего друга Шангина с «Бородино». Беседуя с ним, я и не заметил, как пролетел час пути до города.

С места стоянки эскадры город не виден, но когда мы обогнули мыс, то за ним открылась далекая перспектива полноводной реки Габун, лесистые берега которой оторвались от горизонта и казались парящими в воздухе. На берегу океана за рекой приютился маленький, уютный городок из нескольких десятков белых красивых вилл и маленькой католической церкви. Все постройки и жилые дома утопали в пышной зелени банановых, кокосовых и веерных пальм, магнолий и мангустан. Сразу за садами начинался девственный непроходимый лес.

У набережной на швартовах стоял небольшой белый французский стационер типа сторожевого крейсера, носивший имя «Альцион» и вооруженный несколькими мелкими скорострельными пушками и пулеметами.

«Роланд», при его значительном углублении, не мог приблизиться к пристани и был вынужден стать на якорь в полумиле от берега. Дальше надо было добираться на шлюпках. С «Роланда» спустили две шестерки, и их немедленно заполнили наши моряки.

От набережной отвалил вельбот под французским флагом, который, подойдя к «Роланду», предложил свои услуги для перевозки пассажиров на пристань. В нем разместились сестры и врачи с белого «Орла», а также офицеры, стоявшие в очереди на трапе «Роланда». Сюда попал и я с Шангиным.

Через четверть часа мы уже были на суше. Оставалось решить, куда идти. Шангин и я пошли наверх по центральной улице.

Это была дивная аллея, обсаженная с обеих сторон мангустанами. Одноэтажные дома располагались по сторонам, скрываясь в тени парков из неизвестных нам пород деревьев.

Мы миновали роскошную виллу губернатора с открытыми террасами и застекленными галереями, утопавшую в цветниках. Когда мы достигли почты, здесь уже собралась большая группа

наших моряков, покупавших диковинные почтовые марки Габуна. Воспользовался случаем и я, чтобы послать на далекую Родину «горячий африканский привет».

По панелям непринужденно расхаживали черные, напоминавшие негров Дакара. Но их кожа имеет шоколадный оттенок, а губы не столь сильно выпячены вперед. Они любезно раскланивались при встрече и по-французски приветствовали нас «Bonjour, monsieur». При этом они охотно вступали в разговор, давая пояснения по поводу деревьев, плодов и обычаев местного населения.

Местные жители производят впечатление добродушных и жизнерадостных людей. Видимо, жизнь среди щедрой природы с ее изобильными дарами наложила на них отпечаток. Но все-таки нельзя забывать, что нам встречались горожане, приспособившиеся к стилю жизни европейцев и перенявшие у них не только костюмы, но и нравы, вкусы и язык. А стоит отойти от берега на десяток миль — и там кончается сфера влияния европейской «цивилизации» с ее пушками, почтой, дешевыми фабричными материями и стеклянными бусами. Там, в чаще тропических джунглей, перепутанных гигантскими лианами, среди заросших болот еще ютятся первобытные племена, не оставившие людоедства.

Сделав мелкие покупки и приобретя серии открыток для пополнения своих путевых альбомов, мы осмотрели замечательный местный ботанический сад, в котором были представлены все виды тропической флоры, а затем решили пойти в поселок черных, расположенный в одной миле на берегу, отдельно от европейского поселения. За город параллельно океану, прямо через чащу джунглей, шло прекрасное шоссе, усыпанное мелким морским гравием. Его пересекали журчащие ручьи, через которые были переброшены красивые мостики из белого известняка. Дорога представляла просеку, по обеим сторонам которой стояла непролазная чаща цветущих кустарников и кактусов. Голые чешуйчатые стволы кокосовых пальм поднимались из моря зелени на 20–25 метров и на этой высоте завершались пышной кроной из роскошных листьев. По пути собрал букет пестрых африканских цветов, но он сразу увял у меня в руках. Во многих местах вдоль шоссе попадались норы крабов-отшельников, которые, шурша в траве, быстро скрывались, заслышав человека.

Наконец, мы вышли к берегу океана, где в десятке шагов от прибойной полосы стояли жилища негров. Их шалаши напоминали наши полтавские курени на баштанах. Каркас этих жилищ построен из связанных бамбуковых жердей, а стены

составлены из плетеных травяных цыновок или из тростника. Крыша плоская, накрытая травой. Через полупрозрачные стены видна вся внутренняя обстановка жилья и его обитатели.

Черномазая детвора с хохотом крутилась вокруг нас, крича: «Donnez-moi un sou!» (дайте копейку). Мимо нас проходили своей величавой походкой черные молодые женщины, обнаженные до пояса, с украшениями на шее, большими серьгами в ушах и неизменными бебе в мешке за спиной. Только старухи носят здесь платье вроде деревенского сарафана. Женщины при встрече с нами приветливо здоровались, сверкая белыми зубами, и делали попытки завязать разговор.

Пройдя через деревню, мы углубились в лес по шоссе, которое вело к дому германского консула. На каждом шагу мы останавливались перед экземплярами неизвестных нам растений и деревьев. Впервые я познакомился со стыдливыми мимозами, мгновенно складывавшими лепестки при малейшем прикосновении. Они чувствуют даже простое приближение руки. Я сорвал такую ветку. Ее длинные листочки мгновенно сложились друг с другом.

Мимо, пролетела громадная бабочка, черная с желтой мозаикой. Метнулась и скрылась в чаще. Я только успел взглянуть ей вслед. Наконец, показались здания немецкого консульства. Здесь было несколько двухэтажных домов с верандами. Они стояли на сваях, как принято строить в Габуне, для защиты от ядовитых насекомых. На площадке на высоком стальном шесте развевался германский флаг.

Назад после прогулки мы вернулись в негритянскую деревню берегом океана по утрамбованному прибоем песку. Среди валунов бегали огромные крабы и при звуке наших шагов прятались в стволы сгнивших баобабов, выброшенных на берег океаном. Вероятно, Габун выносит их течением, а прибой выкидывает обратно и разбрасывает по прибрежной полосе.

В негритянской деревне было большое оживление. Здесь собралось много наших моряков, в том числе и несколько сестер с белого «Орла». Все сидели на траве перед домом, построенным из рубленых бревен, около которого толпились негры. Среди них было несколько молодых джентльменов в модных коричневых фраках, с цилиндрами на головах и тросточками в руках, как будто только сейчас явившихся с подмостков кабаре. Детвора, не смущаясь, шныряла в этой толпе. Около дома на открытом воздухе были расставлены полукругом европейские стулья, а в центре стояло старое резное кресло с красной обивкой. Толпа держалась за этими стульями. Судя по всем признакам, готовилось какое-то торжество, а собравшиеся в ожидании

волновались.

Наконец, из дома вышел высокий с проседью в волосах черный старик, одетый в мундир сержанта французских колониальных войск. Его встретили возгласами приветствия. Это был король местного племени. Он праздновал свою «коронацию». Всего три года назад, по возвращении его с военной службы, черные возвели его в короли.

Король держался с большим достоинством и сознанием своего величия. Он занял место в кресле, а кругом разместились его родственники, «двор» и высокие должностные лица.

Среди присутствующих были старуха-жена короля и его молоденькая племянница. Наш орловец Добровольский подарил племяннице короля серебряный франк и сразу стал центром всеобщего внимания. Старая королева выразила неудовольствие нарушением этикета и потребовала аналогичного подношения. Обер-аудитор открыл свой кошелек и показал, что у него франков не осталось, но королева заметила золотой и потребовала его, причем весь двор, включая племянницу короля, разразился взрывом хохота. Взбешенная старуха залепила племяннице увесистую затрещину.

Между тем наши моряки, видя, в какой торжественный момент они случайно попали, решили разыграть церемонию подношения черному «его величеству» ордена от северного царя. Как выяснилось, король говорил по-английски. В качестве российского посла выступил инженер-механик с «Ослябя» веселый Гриша Даниленко. Он поклонился королю и произнес по-английски длинную приветственную речь с выражением глубокого уважения к королю, а затем объявил, что северный царь из далекой России прислал эскадру поздравить его с днем коронации и вручить ему орден.

У священника с «Александра III» оказался красивый значок Красного Креста, который и был торжественно вручен королю. Король, приняв орден, хотел его спрятать в карман, но наш посол объявил, что орден следует носить на груди. Одна из наших сестер приколола орден на сюртук под гром аплодисментов, торжественные крики двора и всех присутствующих. Король заважничал еще больше и комично выпятил живот. После церемоний нашей «делегации» были поднесены африканские фрукты.

Из-за мыса показался «Роланд». Его призывный гудок прокатился по побережью. Буксир должен был по расписанию идти обратно к эскадре в 3 часа, чтобы вернуться засветло. Посмотрев танец, исполненный негром в травяной одежде и в страшной маске, мы простились с королем и поспешили в город.

Мы с Шангиным успели приобрести за франк по громадной грозди прекрасных бананов, накупили у черных разных изделий их производства. Мичман Шупинский купил в Либревиле за 20 франков хорошенькую ручную мартышку. Когда «Роланд» принял на борт всех путешественников, на нем образовался зверинец. Лейтенант с «Бородино» держал на цепочке полугодовалого шимпанзе. Однако преобладали красавцы-попугаи всех цветов радуги. У некоторых на плечах сидели хамелеоны, шипевшие на всех, кто их трогал.

На рейде к «Роланду» стали подходить один за другим катера со всех кораблей, чтобы забрать своих офицеров. Прибыл и наш большой минный катер. Посадка была трудная, так как катер сильно кидало на океанской волне.

После экскурсии на берег жизнь кают-компании снова пошла заведенным порядком. Но теперь, с появлением в ней нового члена, жителя африканских лесов, сразу стало веселее. Мартышку в честь ее владельца окрестили «Андрюшкой». Вместе со «Вторником» обезьянка развлекает не только нас, но и все население корабля. Она быстро ориентировалась в корабельной обстановке, уже хорошо знает своего хозяина, лазит под палубой по электрическим проводам, а за обедом качается над столом на висячих звонках. Все, что кажется ей заслуживающим внимания, она пробует на вкус и, если понравится, прячет за щеку.

В Габуне наши вестовые, командированные за свежей провизией, возили с собой «Вторника» погулять на берегу. Попав на твердую землю, он пришел в дикий восторг. Он долго бегал кругами по песку, прыгал и лаял от избытка чувств. Неожиданно он столкнулся с верблюдом. При виде его он сначала остолбенел, но затем со страху забился под опрокинутую шлюпку на берегу и жалобно завыл, боясь вылезть наружу.

«Вторник» давно уже стал любимцем всей команды «Орла» и охотно играет с матросами. Особенно он любит дразнить наших двух поросят, которые с Либавы уже заметно подросли. Игра начинается с того, что «Вторник» пробует их облаять, припадая на передние лапы. А если поросята пренебрегают его заигрыванием, то он начинает хватать их за уши, лапы и хвосты. Это уже переполняет чашу поросячьего терпения. Рассвирепев, они бросаются за собакой в погоню, чего «Вторник» только и ждет. Начинается состязание в беге по спардеку. Поросята дружно, плечом к плечу, бегут по палубе, ни на кого не обращая внимания и сбивая с ног встречных вахтенных и караульных.

Во время угольных погрузок никто так не блаженствует, как эта пара поросят. Они зарываются носами в угольные кучи и с восторгом жрут мелкую угольную пыль. «Вторник» во время

погрузочных работ всегда крайне озабочен, носится по трапам, отправляется на угольщик и там сводит знакомство с командой и поваром немецкого парохода. Во время последней погрузки в Габуне его сшибли с помоста в воду неожиданно сброшенными со стрелы груженными мешками. Не зная, как взобраться на корабль, он поплыл к берегу и чуть было не утонул, но один из наших матросов, не считаясь с опасностью попасть в зубы акул, бросился в воду и приволок собаку к трапу.

Поездки на берег в Дакаре и Габуне внесли в нашу жизнь струю новых впечатлений и на время отвлекли от мрачных мыслей о будущих испытаниях.

Глава XX. В южном полушарии у побережья Африки. Грэт-фиш-бэй и Анграа-Пекена

21 ноября. Уже три дня мы снова во власти безграничного океана, и полоска земли по левому борту давно растаяла за кормой. Еще 18 ноября в 4 часа дня мы, после краткого отдыха, двинулись дальше.

Как всегда, съемка с якоря сопровождалась очередными неприятностями из-за неисправности отдельных кораблей. У «Камчатки» обнаружилось повреждение в одной машине, так что она не могла дать более семи узлов и задерживала всю эскадру. Только к 11 часам ночи машина «Камчатки», наконец, была приведена в порядок и эскадра смогла довести скорость до нормального походного десятиузлового хода.

Временно перестал действовать на «Орле» электрический рулевой привод, но корабль из строя не вышел, быстро перейдя на ручной привод. Через четверть часа электрическое управление снова было налажено, так что дело обошлось без адмиральского неудовольствия.

В океане был принят сигнал адмирала: «Рандеву — немецкая бухта Анграа-Пекена». Расстояние до нее — 1600 миль. Переход восемь суток. Но через полтора часа последовало новое распоряжение: «Рандеву — португальская бухта Грэт-фиш-бэй». По сведениям штурманов, до нее 1100 миль, так что эскадра должна прибыть туда 23 ноября утром.

Из Габуна четыре разгруженных угольщика были отпущены обратно в Европу, а остальные вместе с рефрижератором «Эсперанца» направлены вперед на следующую стоянку.

Из Габуна Рожественский отправил, помимо деловых и хозяйственных телеграмм, запрос в Морское министерство о положении на театре войны, так как уже полтора месяца он оставался без всякой официальной информации о судьбе

артурской эскадры и Маньчжурской армии. Ответа адмирал ждал с большим нетерпением. Наконец, в день отхода эскадры пришла шифрованная депеша. В штабе сразу стали ее расшифровывать. Оказалось: «Директор Морского корпуса благодарит 2-ю эскадру за поздравление с годовщиной корпуса 6-го ноября». Были еще телеграммы из штаба, но все касались мелких хозяйственных вопросов. В кают-компании «Орла» по этому поводу едко иронизировали, будто получен следующий шифрованный запрос: «Командир Кронштадтского порта адмирал Бирилев срочно запрашивает командующего 2-й эскадрой, как держится полуда в командных самоварах».

Отсутствие сведений из России создает у эскадры впечатление, что, выпихнув ее из Балтики, перестали интересоваться ее судьбой и она уже забыта. Это пренебрежение к ее существованию угнетающе действует на весь личный состав. Не говори о том, что все лишены сведений о своих семьях и близких, эскадру все сильнее интересует вопрос: каковы результаты предпринятых Морским министерством попыток купить шесть броненосных крейсеров в южноамериканских республиках Чили и Аргентине? Без отряда хороших броненосных крейсеров комплектация 2-й эскадры является однобокой и незаконченной. Располагая достаточно сильным ядром из линейных кораблей, она остается лишенной чрезвычайно важного элемента в виде подсобной подвижной ударной силы из броненосных крейсеров.

Рассказывают, что на «Суворове», во время стоянки в Габуне, адмирал присутствовал однажды на обеде в кают-компании. Священник флагманского корабля рискнул обратиться к Рожественскому с вопросом, есть ли надежда на присоединение этих крейсеров. Адмирала этот вопрос, видимо, задел за живое, так как с покупкой крейсеров у него были связаны крайне неприятные воспоминания неоправданных надежд. На вопрос священника он резко ответил: «Тот, кто распускает слухи о покупке этих крейсеров, повторяет наглую ложь!»

Однако в штабе продолжают утверждать, что перед уходом нашей эскадры из России переговоры об этой покупке уже настолько продвинулись, что в Морском министерстве считали обеспеченным ее успех и была начата подготовка комплектации на эти корабли командиров, офицеров и команды. Для их приема из Черного моря должны были выйти пароходы Добровольного флота и три пассажирских парохода, купленных в Германии и зачисленных в состав флота в качестве вспомогательных крейсеров. Командующим крейсерским отрядом намечался адмирал Чухнин, главный командир Севастопольского порта.

Но теперь, после гулльского инцидента, виновником которого был сам Рожественский, последние шансы на возможность этого предприятия рухнули. Англия зорко следит за действиями России и только и ждет случая, чтобы вмешаться в ее мероприятия, нарушающие нейтралитет нейтральных держав. Поэтому невероятно, чтобы южноамериканские республики при настоящей политической ситуации пошли на риск серьезных дипломатических неприятностей с Англией, от которой они находятся в тяжелой экономической зависимости. Отсюда становится понятным то раздражение, которое вызывает у адмирала простое упоминание об этих крейсерах, покупку которых он сам сделал невозможной.

Наше плавание протекает пока при самой благоприятной погоде. 18 ноября в 11 часов ночи мы пересекли экватор и перешли в южное полушарие. Мы ожидали, что мучения от нестерпимой жары еще возрастут. Но со времени выхода из Габуна солнце скрыто облаками, застилавшими непроницаемой пеленой все небо. Даже днем стало не жарко, а по ночам идет обложной дождь. Эта перемена объясняется тем, что мы вступили в область холодного Бенгуэльского течения. Температура забортной воды резко понизилась и не превышает 18° С. Офицеры, стоящие ночные вахты, уже вынуждены надевать теплые тужурки.

23 ноября. Грэт-фиш-бэй. Сегодня разыскали на африканском побережье португальскую бухту Грэт-фиш-бэй. Ну и дыра! Даже в воображении трудно себе представить, что на земном шаре, да еще в тропическом поясе Африки, может найтись такая забытая природой, голая пустыня. После Габуна контраст особенно разителен. Нельзя найти подходящие слова, чтобы дать представление об унылом виде этого места. Лучше всего выразился наш сигнальщик. Так как он долго ничего не сообщал со своего наблюдательного поста, расположенного на высоте 110 футов над водой, то обеспокоенный вахтенный начальник стал его окликать, спрашивая, не видит ли он впереди по носу корабля землю. Сигнальщик долго и пристально всматривался в горизонт и, наконец, доложил: «Так что, ваше благородие, земли не видать, а только песок».

И вот мы уже на якоре при входе в широкую бухту, всего в трех милях от берега. Берег поднимается над океаном не менее чем на 200 саженей, круто спускаясь к воде. С материка этот склон берега к океану занесло яркожелтым песком, прикрывшим все неровности почвы. За горизонтом на юге отделяется от материка низкая узкая песчаная коса, которая тянется параллельно берегу, отходя от него почти на 6 миль. На северной

оконечности косы в бинокль можно рассмотреть какие-то бревенчатые строения, но нигде не видно признаков растительности: ни пальм, ни кустарников, ни даже зеленой травки.

Вода стала серого стального цвета, а небо — скучное, угрюмое, все время затянутое жидким покровом тусклых облаков. Холодное течение уже резко дает себя чувствовать. Температура воды понизилась до 13°, несмотря на то, что в полдень солнце в самом зените.

Эскадра не стала входить далеко вглубь бухты и осталась у выхода в океан. Но от южных ветров эта стоянка достаточно укрыта. Через некоторое время на горизонте появились дымки, и скоро мы признали в них наших знакомых угольщиков.

Броненосцы немедленно начали готовиться к погрузке, хотя имели на борту не менее чем по 1500 тонн угля. Адмирал пользуется каждой возможностью довести запас топлива до предела.

На «Орле» сегодня, при проверке наличия угля, обнаружился просчет в 400 тонн. Очевидно, на предыдущих больших погрузках в Дакаре и Габуне были допущены крупные ошибки в учете количества принятого угля. Но возможно также, что и суточный расход топлива в пути определялся неправильно. Долго не решались доложить адмиралу об этой ошибке. Но скрывать просчет командир не решился, так как неизвестно, удастся ли дальше до Мадагаскара пополнить запас, а ведь предстоит обогнуть мыс Доброй Надежды, не заходя в укрытые береговые бухты.

К нашему удивлению, адмирал принял сообщение вполне спокойно и ограничился приказанием пополнить просчет при погрузке.

К «Орлу» подошел английский пароход «Тэптон», обслуживавший его уже на рейде Габуна. Он хорошо оборудован стрелами; с него удобно принимать уголь, а прохладная погода облегчала тяжелую работу. Погрузка наладилась быстро и пошла очень хорошо. Команда на этот раз работала охотно, без особого принуждения.

Рядом с «Орлом» на угольщике английские матросы развлекались ловлей акул, которыми здесь кишат прибрежные воды, так что название бухты «Бухта большой рыбы» вполне себя оправдывает. На крючок с тухлым мясом попадаются небольшие полутораршинные экземпляры. Две такие акулы уже плавают у нас вместо аквариума в офицерской ванне.

Заход в бухту Грэт-фиш-бэй не был предусмотрен первоначальным маршрутом и объяснялся какими-то особыми

расчетами адмирала, оставшимися нам неизвестными. Оказалось, из Петербурга было сообщение, что здесь эскадру должен встретить какой-то пароход с важным сообщением. Это снова породило догадки: не о присоединении ли аргентинских крейсеров идет речь?

Когда погрузка на броненосцах развернулась полным ходом, в глубине бухты увидали легкий дымок, который привлек к себе всеобщее внимание: уже не ожидаемый ли пароход приближается к нам?

Через полчаса можно было рассмотреть плоскодонную канонерку берегового плавания с тонкой и высокой трубой, под португальским флагом. Этот «боевой корабль» казался детской игрушкой при сравнении с нашими грозными броненосцами. Команда презрительно говорила, что эту «каракатицу» можно с успехом поместить на ростры «Орла» вместо минного катера.

Пройдя вдоль колонны броненосцев, канонерка приблизилась к «Суворову». Между ее командиром и адмиралом произошел дипломатический, но достаточно нелюбезный разговор. Держа себя крайне вызывающе, португалец, на основании нейтралитета Португалии, потребовал прекращения погрузки и немедленного ухода эскадры из португальских территориальных вод.

Адмирал на это требование ответил, что он стоит в нейтральных водах вне трехмильной полосы и в бухту не вошел, задерживаться не предполагает и уйдет через 24 часа после мелких исправлений на кораблях.

Португальский командир продолжал настаивать на своем и даже грозил открыть огонь против нарушителей нейтралитета его правительства. Рожественский, однако, не согласился с его толкованием права Португалии распоряжаться водами, в которых стояла эскадра. На этом препирательства и закончились. Выполнив формальность, канонерка вновь уползла в свою нору, куда-то в глухой конец бухты.

На первый взгляд эта угроза португальского капитана казалась комичной. Но мы хорошо понимали, что за спиной маленькой Португалии скрывается могущественная Англия с ее вездесущим флотом, который легко может пресечь наш поход в Тихий океан, а поэтому португальский протест придавал всему делу совсем иной характер. Достаточно еще раз вспомнить обстановку после гулльского инцидента. Нам скоро предстоит обогнуть южную оконечность Африки, являющуюся владением Англии. В непосредственной близости к мысу Доброй Надежды находится главный город южноафриканской колонии англичан — Капштадт. Там базируется сильная крейсерская эскадра, ведущая наблюдение за всеми водами южного полушария. Мы снова

рискуем попасть под надзор английских крейсеров.

Поэтому адмиралу Рожественскому ничего не оставалось, как заявить, что через положенные международным правом 24 часа он покинет бухту.

Было время, когда португальцы считались великой морской державой, а ее корабли одни из первых бороздили неисследованные океанские просторы. Утратив всякое влияние в европейской политике, Португалия до сих пор сохраняет свое значение как одна из крупных колониальных держав. На западном побережье южной Африки она владеет огромной колонией Ангола, площадью в 1264 тыс. квадратных километров с населением в 4,6 миллиона человек. Ее африканские владения превосходят европейскую территорию Франции и Германии, вместе взятых.

Теперь мы находимся в наиболее пустынной части Атлантического океана. Движение судов в этом районе крайне редкое. Линия пассажирского сообщения из Англии к Капштадту и в Австралию проходит далеко от берегов Африки открытым океаном, мимо острова Вознесения.

Сегодня в кают-компании штурман Саткевич сообщил, что к западу от бухты Грэт-фиш-бэй, на одной с ним широте (16 1/2? южной широты), находится в расстоянии 1800 миль от берега Африки остров Святой Елены, принадлежащий Англии. Сюда, после поражения при Ватерлоо, англичане перевезли на корабле «Беллерофон» Наполеона, который провел здесь в заточении последние семь лет своей жизни. Даже теперь пароходы заходят туда не более двух раз в год.

24 ноября. Сегодня в 4 часа дня эскадра после 24-часовой стоянки покинула негостеприимную португальскую бухту и направилась дальше на юг к немецкой колонии Ангра-Пекена, до которой остается всего трое суток пути.

Как всегда, выход эскадры ознаменовался рядом инцидентов. На этот раз отличился наш «Орел». При съемке с якоря заел шпиль и долго не мог выбрать якорную цепь. Расстояние до «Бородино» дошло до 10 кабельтовых, тогда как промежутки между судами в колонне полагается держать не свыше двух кабельтовых. От адмирала «Орлу» сыпались один за другим сигналы с понуканиями. Два раза были «буки», затем — особое неудовольствие адмирала, наконец — категорический приказ не отставать.

«Александру» дан сигнал выправить крен, так как он снялся после погрузки, не успев сгрести уголь в ямы со спардека, а потому шел, как пьяный. Далее — «Роланду» был сигнал: «Не шататься по сторонам». При перегрузке он плохо держится на

курсе. «Орел» успел погрузить свыше 620 тонн и сейчас имеет на борту более 1900 тонн.

Сегодня с «Суворова» было сообщено, что госпитальный корабль «Орел» откомандировывается от эскадры в Капштадт для пополнения запаса медикаментов. Приказано сдать на него почту. К сожалению, я поздно узнал об этом и успел черкнуть домой лишь несколько слов.

От самого Дакара мы не встретили ни одного судна. Немного же будут знать в Европе об этой части нашего похода. Из португальской бухты телеграфного кабеля нет. Поэтому наш визит в этот пункт, вероятно, останется неизвестным в Европе.

28 ноября. Англра-Пекена. Пришли в Англра-Пекена, лежащую на 26 1/2° южной широты. Следовательно, мы уже вышли из тропиков и вступили в умеренный пояс южного полушария. Холодное течение, идущее от Южного полюса, все более дает себя чувствовать. Даже днем на последнем переходе температура воздуха не поднималась выше 16°С, а вода значительно холоднее.

Сегодня с утра дует южный штормовой ветер, достигающий силы десяти баллов. При подходе к месту стоянки наш наветренный правый борт принимал на себя удары волн, которые по завалу обшивки взбегали вверх и заливали весь срез вокруг средних 6-дюймовых башен. Но на короткой крутой волне броненосцы типа «Суворов» качались едва заметно, тогда как крейсера трепало во всю силу штормового ветра и «Аврора» ложилась градусов на 20.

К двум часам эскадра, следуя за «Суворовым», стала входить в бухту. Ветер продолжал крепчать, начал срывать гребни волн, кидая клочья пены в корабли. Броненосцы, подгоняемые ветром в корму, при постановке на якорь с трудом могли погасить инерцию, давая задний ход. На «Орле» лопнуло звено цепи и вместе с правым якорем за борт ушло до 45 саженей станового каната. Но левый якорь держали готовым к отдаче, и командир, не упустив момента, скомандовал: «Левый якорь отдать» и одновременно в обе машины: «Полный ход назад». К счастью, второй якорь сразу забрал за грунт, цепь выдержала и «Орел» не налез на «Бородино», который впереди нас уже стал окончательно на свой якорь. Кроме «Орла», якорь потеряла «Аврора».

Корабли эскадры, наконец, заняли свои места, назначенные по диспозиции, и тут выяснилась полная невозможность начать погрузку при штормовом ветре. Рейд был открыт для волнения, и уже в одной миле от берега ветер, дувший с материка, разводил такую волну, что все корабли сильно качались. Хотя на этом побережье Африки Англра-Пекена считается лучшей бухтой, но она оказалась малоподходящей для погрузки с пароходов борт о борт.

«Нахимов» поднял сигнал, что у него потек холодильник, требуется трое суток для исправления. Адмирал приказал младшему флагману контр-адмиралу Энквисту сдать командование крейсерами и транспортами командиру «Авроры», а самому перенести флаг на «Нахимов» и идти вглубь бухты к берегу для исправлений. По сведениям штурманов, простоим здесь не менее четырех суток.

Ветер достиг мощности самого сильного шторма. Хорошо, что мы своевременно успели достигнуть стоянки, иначе нас основательно потрепало бы в открытом океане.

На «Суворове» в момент подъема сигнала оборвало фалы и унесло все флаги в море за борт.

29 ноября. Шторм затянулся. Мы не можем приступить к погрузке. Ветер несколько стихает только с наступлением ночи до утренней зари. Пытаемся грузить по ночам. Угольщики уже вышли из гавани и стали между берегом и броненосцами, готовые пришвартоваться к своим кораблям по первому приказу, как только позволит погода.

В связи с наступившими холодами и сухостью воздуха небо стало необыкновенно ясным. Луна только что родилась, и ее тонкий серп к 10 часам уже скрывается на западе в океане.

На «Орле» с приходом в Ангра-Пекена произошел печальный случай, который сильно испортил бодрое настроение кают-компании. Штурман прапорщик Титов, призванный на военную службу из запаса коммерческого флота, сошел с ума. Он прошел исключительно суровый путь, начал еще с 16 лет плавать юнгой на американских парусниках, добился звания шкипера и на парусных шхунах не раз огибал не только мыс Доброй Надежды, но и южную оконечность Америки — мыс Горн. Много вынес и пережил. Наконец, чувствуя приближение преклонного возраста, решил ошвартоваться в тихой семейной гавани на берегу. Но война опрокинула все его мечты. Он и помешался на мысли, что его посылают на убой и он уже никогда не вернется к своей жене. Сначала он стал странно заговариваться и фантазировать, а сегодня наш старший врач Макаров констатировал вполне определенно, что бедняга безнадежно впал в помешательство.

Доктор говорит, что через некоторое время он начнет буйствовать и тогда придется его изолировать, поместив в отдельной каюте с санитаром. Больного, конечно, сдадут на госпитальный «Орел», а затем по приходе на Мадагаскар спишут в Россию, но пока приходится мириться с присутствием его на корабле. Все офицеры относятся к нему с большим участием и предупредительностью, но присутствие психически больного угнетающе действует на окружающих.

2 декабря. Штормовая погода вызвала задержку нашей стоянки дольше предположенного времени. За четверо суток броненосцы несколько раз пытались начать погрузку угля, когда казалось, что ветер стихает. В результате почти все корабли получили повреждения. У одного угольщика — надводная пробоина в борту; на «Ослябя» сорван шест сетевого заграждения и получена большая вмятина обшивки, вызвавшая расстройства швов и течь; на «Суворове» погнуло дуло 75-миллиметрового орудия в батарее; на «Орле» исковерканы полки сетевого заграждения по левому борту.

Но сегодня на рассвете ветер с материка внезапно стих. Установился полный штиль. Океан успокоился, и все наши корабли поспешили воспользоваться благоприятным моментом для погрузки. К «Орлу» подошел немецкий угольщик «Церес». В 4 часа утра началась приемка угля, а в 7 часов вечера работа была закончена: принято 870 тонн. На этот раз работа на «Орле» шла очень бойко. Наш старший офицер простудился и слег, его заменил старший минный офицер Никонов. Перед погрузкой он обратился к фронту команды с призывом «постараться». Чтобы вызвать соревнование с другими кораблями и заинтересовать людей успехом работы, он сам каждый час выписывал мелом на доске цифры погруженного всеми кораблями эскадры угля. Была составлена таблица, показывающая, сколько угля принято от начала погрузки и сколько еще остается погрузить до полного предписанного запаса.

Оказалось, что даже этих элементарных мер было достаточно, чтобы поднять энергию команды и вызвать интерес к результатам работы. Офицеры еще раз могли убедиться, что человеческим обращением можно сделать гораздо более, чем руганью и зуботычинами. Помогла также и прохладная погода.

Немецкие власти в Англа-Пекена отнеслись к нашей эскадре весьма предупредительно, в погрузку никак не вмешивались и разрешили стоять в своем порту сколько потребуется. С «Суворова» были посланы с визитом к местному губернатору два офицера штаба, которые были приняты весьма любезно.

Здесь находится в данный момент значительный экспедиционный корпус германских сухопутных войск, так как Германия в этих краях ведет войну с туземным племенем гереро, которое владеет обширными территориями в глубине материка.

Германия, выступившая на путь колониальных захватов лишь с начала девяностых годов, поспела к шапочному разбору, когда лучшие земли в Африке были уже присвоены Англией, Францией, Бельгией и Португалией. Однако на западном берегу Южной Африки Германии удалось завладеть малозаселенной и

пустынной областью к северу от Оранжевой реки, на юг от которой простирается Капская колония англичан. К востоку же от Англа-Пекенья в 300 милях от берега океана лежит пустыня Калахари.

Интересна история этой германской колонии. Еще в 1883 г. берлинский купец Людериц проник в эти места и сумел завязать сношения с племенем готтентотов, у которого ему удалось купить прибрежную полосу протяжением в 330 километров. Дикари за безделушки, водку и старое огнестрельное оружие продавали свои богатства — земли и стада. А вожди племени охотно снабжали предприимчивых представителей «европейской цивилизации» необходимыми им рабочими руками, отдавая в фактическое рабство своих подданных.

Затем за германскими купцами и миссионерами появились, как водится, и германские войска. Предложив готтентотам помощь против их врагов — племени гереро, немцы искусно вмешались в распри африканских народов. В 1890 г. немцы возвели в сан вождя племени гереро своего ставленника Магереро, пьяницу и тунеядца, который санкционировал захват немцами всех лучших земель. Началось вытеснение народа гереро из плодородной области в пустыню. Этот свободолюбивый народ, уже бежавший ранее с юга под напором англичан, теперь попал под удар немцев.

В конце концов туземцы бросили обрабатывать свои поля, так как поняли, что немцы все равно их прогонят. Тогда начался период восстаний против новых «законных» владельцев этих областей. Воинственное племя решило не сдаваться и предпочитало погибнуть в борьбе за свои земли. Теперь завершается последний, заключительный акт этой драмы, исход которой уже предрешен. Во время угольной погрузки обо всем этом нам рассказали немецкие матросы из бывших заводских рабочих.

Сегодня в Англа-Пекена пришла из Капской колонии английская мореходная канонерка. Ее командир сейчас же сделал визит адмиралу. С «Суворова» был произведен салют английскому флагу в 9 выстрелов в тот момент, когда командир канонерки отвалил на катере от трапа флагманского корабля.

Просвещенные мореплаватели уже пронюхали о нашем прибытии и поспешили рассеять наше заблуждение, будто нам удалось замести свои следы.

4 декабря. После шестисуточной стоянки сегодня утром эскадра двинулась дальше. Теперь мы на пути к берегам сказочного Мадагаскара, одной из жемчужин Индийского океана. По богатству растительности он может конкурировать с

Цейлоном и Суматрой, а по величине он четвертый остров на земном шаре после Гренландии, Новой Гвинеи и Борнео.

В водах Мадагаскара должно состояться соединение эскадры Рожественского сначала с отрядом Фелькерзама, а затем и с крейсерами, которые запоздали с испытаниями в России и теперь должны догонять нас в пути. Маршрут Фелькерзама — через Суэц — много короче нашего. Если миноносцы не задержат его отряд в пути, то он должен прибыть значительно раньше нас к месту встречи всей эскадры.

Рожественский рассчитывал воспользоваться французской гаванью Диего-Суарец на северо-западном побережье Мадагаскара, откуда есть удобная телеграфная связь с Россией через Францию. Можно также рассчитывать на некоторую помощь французских портовых средств и мастерских. Французы предложили в качестве подходящей якорной стоянки для всей соединенной эскадры пролив между островом Сент-Мари и берегом Мадагаскара. Ширина пролива достигает 10 миль, а поэтому по его середине имеется нейтральная зона вне трехмильной полосы территориальных вод Франции. Этот пункт окончательно выбран командующим для сбора всех наших сил, и к нему мы теперь направляемся.

Весь переход до Сент-Мари при благоприятной погоде продолжится не менее 14 суток. Переход около 3 тысяч миль без промежуточных остановок.

На стоянке были получены с берега сведения о положении Артура, дошедшие через Капштадт. Артур, видимо, доживает последние дни. Японцам удалось взять штурмом гору «Высокая», которая господствует над внутренней гаванью и дает возможность прямого обстрела стоящих в бухте кораблей.

Одновременно есть сообщения европейских газет о том, что японская эскадра спешит в Индийский океан, чтобы разбить наши силы по частям до их соединения в водах Мадагаскара.

Под впечатлением этих сообщений вчера в кают-компании весь вечер шло горячее обсуждение хода военных действий. Критика военных распоряжений, и в частности неудачных планов Морского министерства, в каюткомпанейских дискуссиях приобрела острую форму. Никто уже не стесняется в выражениях при оценке действий «высших сфер». Морякам свойственна резкость суждений, а теперь события показали, что власть катится к банкротству на театре войны.

Наконец, вчера, когда некоторые из наших более пылких ораторов, выйдя из обычных пределов критики правительственной власти, поставили самого «возлюбленного монарха» на одну доску с окружающей его камарильей, старший

офицер предложил более осмотрительно выбирать слова, считаясь с тем, что отголоски этих разговоров через вестовых доходят и до команды. В конце концов он заявил нам: «Если хотите вести серьезные разговоры на военно-политические темы, то я могу для этого предоставить вам пустующее на корабле адмиральское помещение. Там вам никто не помешает и не услышит, говорите что угодно, меня это не касается».

Из штаба снова доходят слухи, что в этих водах эскадра не может считать себя вполне застрахованной от нападений японцев. Имеются сведения, будто на нас готовится нападение судов под коммерческим флагом в районе южной оконечности Африки. У Капштадта появился какой-то пароход, который по ночам светит в океане прожектором. Можно подозревать, что японцы выслали своих разведчиков проследить за нами.

Еще в Габуне Рожественский получил из Петербурга уведомление, переданное по поручению английского правительства, что в районе Дурбана находится рыбацкая флотилия. В ответ на это любезное предупреждение адмирал просил передать англичанам, чтобы их рыбаки не вздумали прорезать строй русской эскадры, так как в этом случае они будут расстреляны.

Снова на эскадре начались меры усиленных предосторожностей. По приказу адмирала, на предстоящем переходе мы будем идти без отличительных огней. На всех кораблях должны быть приняты строгие меры для полного затемнения всех наружных огней с помощью особых щитков на иллюминаторах и прикрытий у лампочек.

По окончании погрузки в Англа-Пекена вся эскадра два дня была занята поисками потерянного «Орлом» якоря. Сначала тралили кошками и верпами наши барказы и пробовали спускать водолазов, когда трал цеплял за что-нибудь на дне бухты. В первый день ничего не нашли. Один раз задели за камень, как заявил спущенный на дно водолаз. Пришлось наладить более правильные и широко организованные поиски, запросив помощь других кораблей.

На следующий день собрались шлюпки со всех кораблей и водолазы с «Бородино» и «Ослябя». При правильной системе траления разом зацепили за что-то концами с шести шлюпок. Вниз спустили старого водолаза финна с «Ослябя». Он очень долго копался на дне, наконец, подал сигнал к подъему. Когда его втащили на водолазный барказ по трапу и сняли с него скафандр, он начал неистово ругаться самыми отборными словами и, наконец, заявил: «Туть ви все дуляки!», а затем продолжал крыть присутствующих еще минут десять. Кругом стояла команда и

офицеры со всех кораблей и терпеливо ждали, пока исчерпается поток его красноречия. Негодование водолаза было вызвано тем, что ему накачали слишком много воздуха под шлем. Наконец, отведя душу и смягчившись, водолаз сплюнул и торжественно объявил: «Якорь нашел»

При якоре был также кусок каната. К последнему звену приклепали конец оборванной орловской цепи и выбрали слабину шпилем, а потом броненосец остался на становом якоре, убрав запасный.

Вчера ушел обратно в Европу разгруженный пароход «Церес», с которого мы на последних стоянках принимали уголь. Немецкий капитан предложил взять от нас почту в Европу. Кают-компания пригласила капитана парохода и агента Северо-Германского ллойда провести с нами вечерок после окончания погрузки. Немцы были очень польщены и явились одетыми с иголочки, а у нас всюду еще была грязь и угольная пыль. Офицеры выглядели не чище трубочистов, так как пришли в кают-компанию прямо с работы и еще не успели как следует отмыться после погрузки. По-немецки из нас как следует никто не говорил, а поэтому объяснялись по-французски и по-английски, кто как умел.

Глава XXI. Мыс Доброй Надежды. Шторм в Индийском океане

6 декабря. Кончаем счеты с Атлантическим океаном, который ласкал и баюкал нас на своей груди почти два месяца.

С 11 часов утра сегодня слева открылись в облаках высоты южной оконечности Африки, а с 2 часов мы уже огибаем мыс Доброй Надежды, Столовую гору и другие береговые вершины. Перед заходом солнца показался грозный контур мыса Кап, напоминающий своим профилем Гибралтар. Мы проходим в 10 милях от берега. Когда поровнялись с Капштадтом, из порта вылетел английский крейсер и наблюдал за движением эскадры, но не сближался с нею.

После Анграпекена мы встретили в океане сильную зыбь, оставшуюся, видимо, в виде отголоска той штормовой погоды, которую мы переждали на последней стоянке. Длинные валы зыби высотой футов 15 подкатывали к нашим броненосцам от берегов Америки, подхватывали их, как легкую скорлупу, и вздымали на своем гребне. Когда же броненосец проваливался между двумя водяными холмами, то скрывался весь горизонт и с ним вся эскадра. Тем не менее наши новые броненосцы никакой бортовой качки не испытывали и при всех вертикальных

колебаниях, которые они совершали, следуя профилю волны, их мачты сохраняли почти вертикальное положение. Между тем идущие в хвосте крейсера «Нахимов», «Аврора» и «Донской» уже сейчас мотаются с борта на борт, ложась в обе стороны градусов на 20.

9 декабря. Шторм в Индийском океане.

Вчера мы выдержали жестокий шторм, которым нас встретил Индийский океан. В первый раз я видел океан в настоящем гневе. До сих пор он лишь слегка хмурился, и только его могучая зыбь докатывалась до нас как слабый отголосок дальней ярости. Но на этот раз он со всею силой обрушился на эскадру.

Ветер стал крепчать на другой день после того, как мы миновали мыс Кап, направление — зюйд-вест, с кормы в правый борт. Уже накануне ночью волна несколько раз стремительно вкатывалась на ют, покрывая крышки светлых люков кают-компаний. Два раза в буфет впереди барбета 12-дюймовой кормовой башни ворвались целые каскады воды через открытый светлый люк. Вестовые до утра выбирали воду ведрами и керосиновыми банками. Пришлось задраить все отверстия, кончая вентиляционными грибовидными колпаками. Внутри стало душно и сыро. Но и эти меры недостаточно предохраняли от попадания воды внутрь корабля. Как ни старались мы еще в Кронштадте привести в порядок наружные крышки, но сейчас под бешеным напором воды при ударе океанских волн текут все люки, орудийные порты и иллюминаторы. Через дверь кормового балкона врываются струи воды каждый раз, когда корму покрывает очередная волна. На утро в кают-компании уже набралось столько воды, что при крене она с шумом перекатывалась с борта на борт.

На юте осталось еще до 120 тонн угля, лежащих открыто на палубе. Убрать его было невозможно, так как на корму ежеминутно вкатывались догонявшие нас гигантские валы. Смывая уголь с палубы, они подхватывали оставшиеся предметы — корзины, лопаты, доски — и, перевалив через ют корабля, сбегая шумным каскадом, сбрасывали все за борт.

Временами весь правый срез оказывался во власти дикой волны, которая, догнав броненосец с кормы, яростно неслась по срезу, срывая трапы, стойки, стрелы, а затем обрушивалась на среднюю 6-дюймовую башню. Наш корабль, получив удар в борт, вздрагивал всем корпусом, зарывался носом в уходящую волну, а кормой высоко поднимался к небу. И тогда начинался отчаянный перебой гребных винтов, от чего палубы дрожали, как в лихорадке.

К полудню размеры водяных громад выросли настолько, что

по временам скрывали следовавший за нами броненосец «Ослябя» и всю колонну кораблей впереди. Я неотлучно оставался наверху, созерцая картину дикого разгула взбунтовавшейся стихии. Вот на корму «Орла» накатывается гигантский вал. Отвесная водяная стена, увенчанная на вершине белоснежной пеной, скрывает весь горизонт за кормой. Ее нависшая толща насквозь просвечивается дивным изумрудным переливом, а ниже у ее основания разверзается черно-синяя пучина океанской глубины, изрезанная бахромой вкрапленной пены. Мы, зрители, приютившиеся на спардеке и увлекаемые могучим продольным размахом килевой качки, на мгновенье теряем всякое представление о своем положении в пространстве. Когда корма стремительно проваливается в разверзшуюся позади пропасть, а нос лезет на гору, корабль становится, как конь на дыбы, и весь таран до самого киля повисает в воздухе.

Но океан не терпит праздного любопытства. Он долго угрожал нам, пока мы созерцали с восторгом его буйную силу, и, наконец, решил проучить нас. В то время как мы любовались со спардека взъерошенными валами, прячась за барьер из кормовых коечных сеток, он выбрал момент и, сложив вместе две гигантские волны, вдруг стремительно бросил их вдогонку кораблю. Мгновенно весь ют с 12-дюймовой кормовой башней исчез, поглощенный бездной, а гребень взметнулся через сетки и ворвался на спардек, вихрем заметавшись по палубе. Мы ухватились за что успели, но вода всех сшибла с ног и покатила по палубе к борту. К счастью, никого не унесло за борт через прорез в коечных сетках. Однако все вымокли настолько, что пришлось идти переодеваться.

В этот момент через мамеринец 12-дюймовой кормовой башни вода хлынула сплошным потоком в батарейную палубу и залила ее чуть не по колено. Даже бывалые моряки, не один год бороздившие океан, увидели, что положение становится серьезным.

Получив хороший урок, я перебрался на правое крыло среднего мостика и с секундомером в руке стал вести наблюдения над поведением «Орла» и других кораблей эскадры. Здесь я был на достаточной высоте и видел всю спардечную палубу корабля, а также мог следить за качкой остальных наших спутников. Мой глаз приходился на 40 футов выше ватерлинии, а средний мостик совпадал с осью продольных размахов броненосца. Поэтому я мог делать выводы о действительном возвышении гребня волны над ее впадиной. В некоторые моменты, даже стоя на этой высоте, я видел, что надвигавшаяся на корму волна перекрывала горизонт.

Из ряда наблюдений я установил, что средний шаг волны

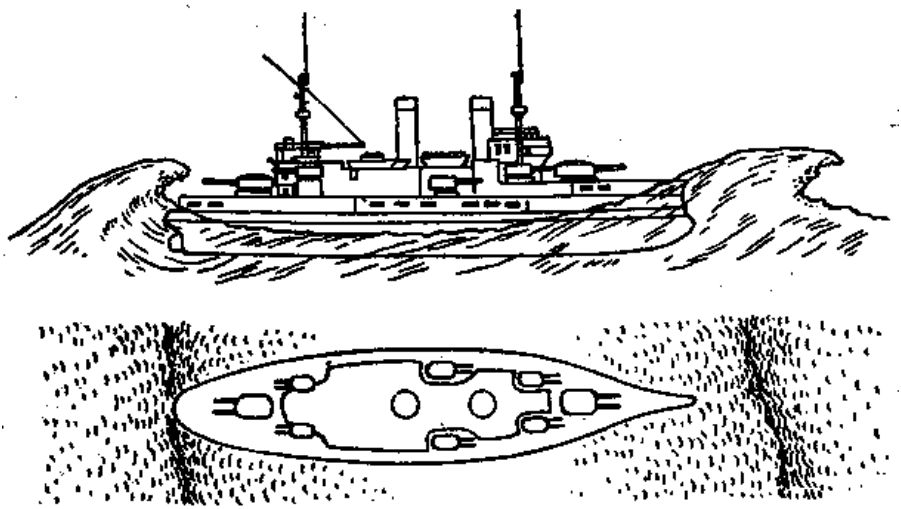
(расстояние между двумя последовательными гребнями) достигает одной с четвертью длины корабля и, следовательно, близок к 500 футам. При высоте волны в 40 футов отношение высоты волны к ее длине получалось равным 1/12, что указывало на весьма значительную крутизну волны и говорило о чрезвычайном напоре урагана.

Чтобы развести такое мощное волнение, шторму нужен был разбег не менее 3000 миль. А так как он надвинулся с юга, то надо полагать, что штормовые волны образовались далеко в водных пространствах Антарктики и накапливали свою силу не менее двух суток непрерывно.

Эскадра шла со скоростью в 10 узлов, а попутные валы обгоняли нас, забегая вперед, на 6 метров в секунду. Отсюда можно сделать вывод, что абсолютная скорость волн достигала 22 узлов при силе ветра, по определению штурманов, 11–12 баллов.

Определив элементы волны, я занялся наблюдениями над поведением корабля. «Орел» не имел правильной бортовой качки с установившимся периодом и делал лишь одиночные быстро затухающие размахи, не превышавшие 6° на борт. Так же вели себя и остальные броненосцы типа «Суворов».

В то же время на крейсера с прямостенными бортами было страшно смотреть. Особенно сильно качалась «Аврора», делавшая с точностью маятника семь размахов с борта на борт и обратно в минуту. При этом, следя за наклоном ее мачт относительно горизонта, можно было видеть, что она отклонялась от вертикали на 40–45° и часто принимала воду на верхнюю палубу через бортовые коечные сетки. Несколько менее качались старички «Нахимов» и «Донской»: эти более короткие корабли качались до 30° на борт. Самый длинный и высокобортный корабль «Ослябя» болтается градусов на 20, одновременно подвергаясь сильнейшей килевой качке. Транспорты все имели регулярную качку, близкую к старым крейсерам.



Броненосец «Орел» в шторм у мыса Доброй Надежды.

Мне хотелось найти объяснение, почему бортовая качка новых четырех броненосцев типа «Бородино» столь резко отличается от всех других кораблей эскадры и в том числе от броненосца «Ослябя», имевшего близкое водоизмещение и остойчивость. Это нельзя было приписать влиянию пониженной метацентрической высоты, так как число размахов у броненосца «Ослябя» и у всех крейсеров было одинаковое и приближалось к семи в минуту, а метацентрическая высота в походном состоянии при большой перегрузке колебалась от 2,5 до 3 футов. Оставалось искать объяснения этого различия бортовой качки не в нагрузке и остойчивости, а во влиянии формы надводного борта.

Стоя на правом крыле среднего мостика «Орла», я мог в один момент охватить взором весь борт и уловить взаимодействие между броненосцем и ударом волн океана. Вот с кормы огромный вал настигает «Орел» и лезет на его правый борт, покрывая все иллюминаторы кают-компании и кормовых офицерских кают. Пройдя ют, волна наваливается на правый срез верхней палубы, среди которого остается, как остров, крыша средней 6-дюймовой башни прямо подо мной. Получив мощный удар в правый борт и приобретая огромный кренящий момент вследствие мгновенно возросшего давления, корабль должен был бы стремительно качнуться в противоположную сторону, как и все другие корабли. Тем не менее это не происходило. Вместо того чтобы получить размах на левый борт, броненосец сохраняет вертикальное положение и даже слегка кренится в сторону волны, сбрасывая с себя придавившую его массу воды, принятую на себя завалом и срезом правого борта. Очевидно, вес и сопротивление этого груза

настолько велики, что ими совершенно погашается размах качки, вызываемый изменением давления воды на правый борт.

Таким образом, объяснение надо искать в особенностях надводной формы броненосцев, имеющих крутые завалы бортов выше броневого пояса и открытый срез борта на уровне верхней палубы, сделанный для обеспечения сектора обстрела средней башни вдоль бортов по носу и по корме. При столь бурной погоде и огромной штормовой волне этот бортовой срез начинает играть роль успокоителя качки, своего рода надводного бортового киля. Что же касается килевой качки, то у броненосцев типа «Суворов» она не отличается от остальных кораблей.

Особенно тяжелыми для всплытия броненосца были те моменты, когда его собственные продольные размахи резко расходились с фазой волны. Бывали изредка случаи, при которых корма стремительно шла на погружение в ту секунду, когда сзади накатывалась гигантская водяная гора. Тогда корабль тяжело вставал после прохода волны, стряхивая с кормы целые водопады, в тот момент, когда гребень доходил до миделя. При этом броненосец терял устойчивость на курсе, так как гребень, дойдя до носа, сбивал его под ветер. И тогда наш высокий полубак целиком зарывался в уходящую волну. Оказалось, что острый нос всплывает на попутной волне значительно хуже широкой кормы, а это весьма ухудшает устойчивость на курсе и содействует рыскливости.

Проверив это обстоятельство на проходе нескольких последовательных волн, я доложил командиру, что для улучшения устойчивости на курсе желательно заполнить водой большое междудонное отделение от 77-го до 87-го шпангоута под 12-дюймовой кормовой башней. В него помещается 200 тонн воды, и принятие этого добавочного груза должно поднять нос почти на 2 фута, одновременно увеличив метацентрическую высоту на 4 дюйма, что снизит крен при бортовых размахах.

Командир одобрил это предложение и отдал приказ трюмному механику затопить указанный мной междудонный отсек. Действительно, когда через полчаса операция заполнения отсека была закончена, то корабль перестал рыскать, что сразу облегчило управление в строю.

В 4 часа дня мои наблюдения были прерваны печальной картиной. Мимо борта «Орла» проплыли, ныряя в волнах, сначала весла, затем паруса, брезенты, анкерки (бочонки для пресной воды) и спасательные нагрудники. Наконец, мы увидели полный воды, избитый и исковерканный гребной 12-весельный катер, очевидно, сорванный волной со шлюпбалок одного из передних броненосцев. Наши сигнальщики разобрали на носу катера

флюгарку «Суворова».

Не успел еще катер скрыться у нас за кормой, как вдруг транспорт «Малайя», шедший в левой колонне на траверзе «Суворова», поднял сигнал: «Неисправность в машине, не могу управляться». Транспорт, лишившийся хода, сейчас же стал лагом к волне. Мы видим, как беспомощно он качается с большим креном на левый борт, а обе колонны эскадры обходят его.

Оказать «Малайе» какую-нибудь помощь или взять ее на буксир в такой неистовый шторм нечего и думать. Приходилось, спасая себя, бросить несчастный пароход на произвол судьбы и предоставить его заботам собственного личного персонала. Я стоял на кормовом мостике, когда наш «Орел» поровнялся с «Малайей». Сердце сжималось при виде бедствующего судна. Бедная «Малайя» тщетно пыталась стать по ветру. На носу у нее были поставлены все паруса — кливер, стаксель и фок, чтобы повернуть судно по ветру, но без хода она сделалась игрушкой волн. Ее метало на боку, а гребни вкатывались через фальшборт на палубу. На обеих мачтах трепетали многочисленные трехфлажные сигналы, а на топе фок-мачты взвился флаг: «Терплю бедствие». Однако все корабли эскадры, сами увлекаемые штормом, не могли ни застопорить машины, ни сделать поворот рулем.

«Малайя» сообщала сигналами, что у нее лопнула отливная труба циркуляционной помпы и не работает холодильник. Адмирал приказал исправить повреждение и идти самостоятельно к пункту рандеву на Мадагаскаре.

Через час «Малайя» исчезла сзади за горизонтом. На ней нет радиотелеграфной установки. Поддерживать с ней связь можно только световыми сигналами. «Авроре» и «Ослябя», хвостовым кораблям обеих колонн, приказано с наступлением темноты делать позывные «Малайи» прожектором по облакам.

Почти одновременно с «Малайей» от эскадры отделился «Роланд». При десятиузловом ходе его накрывала попутная волна. И когда особенно высокий гребень вкатил к нему на корму, сразу залив палубу до высоты фальшборта, «Роланд» оказался на волосок от гибели. Машинное отделение через светлые люки залило на половину водой. Следующей такой же волны он не выдержал бы и как топор пошел бы на дно. Тогда командир, не теряя ни секунды, поспешил дать полный вперед и стал уходить от волны пятнадцатиузловым ходом, обгоняя эскадру.

Солнце уже склонялось к западу. На смену дня испытаний надвигалась страшная ночь. В этот момент нас поразила грозная и незабываемая картина погружения дневного светила в разъяренный океан, который, казалось, задался целью навести на

нас смертельный ужас своим диким величием. Стремительно гнавшиеся за нами низкие тучи вдруг разорвались, как лопнувший занавес, и в открывшуюся брешь расплавленной лавой хлынули: потоки догорающих солнечных лучей. Багровым заревом зажглись мачты, трубы и корпуса кораблей. Гребни волн, как мохнатые звери с огненными гривами, лезли на нас, а шторм с диким ревом рвал золотую бахрому пены и закручивал ее смерчем над черными провалами раскрывшейся бездны. В неописуемом хаосе вдруг смешались все тона спектра. И когда кроваво-красный диск уходящего солнца вдруг скрылся за изумрудным завитком нависшей водяной громады, все оцепенели перед жуткой красотой взбунтовавшейся стихии. Никакими словами не передать впечатления этого потрясающего зрелища, и только краски изумительной картины Айвазовского «Девятый вал» могут дать некоторое представление о величии бушующего океана в момент погружения солнца. А через минуту весь фейерверк красок уже потух и черные тени, как крылья ночи, прикрыли испещренную узорами пены мрачную пучину. И только на кромках растрепанных туч еще минуту держалась, быстро затухая, огненная кайма.

Но некогда было тратить время на бесплодное созерцание. Надвигался следующий этап борьбы за целость корабля, который нуждался в объединенных усилиях всех, кто еще хотел жить и бороться с судьбой. Надо было срочно готовиться к встрече штормовой ночи. Я со старшим офицером, трюмным механиком и старшим артиллеристом спустился в батарейную палубу, от непроницаемости бортов которой прежде всего зависело наше благополучие. Надо было еще раз самым внимательным образом проверить внутренние подкрепления всех портов 75-миллиметровых орудий, в которые регулярно несколько раз в минуту ударял могучий водяной таран. Из бревен, досок и клиньев были устроены в батарее упоры, в ход пущены даже все вымбовки шпиля.[17]

Отливные турбонасосы во всех отсеках были наготове. Офицеры перешли обедать и ужинать в адмиральскую столовую на верхней палубе, так как в кают-компанию непрерывно попадала вода через просветы вокруг вращающейся части башен, которые не были заблаговременно до шторма закрыты мамеринцами, а теперь, при ежеминутном попадании волны на палубу, проникнуть на ют было уже поздно. По всем каютам батарейной палубы плескалась вода. По полу плавали мелкие предметы.

К полуночи шторм начал постепенно стихать. Хотя океан продолжал реветь и корабль еще содрогался под тяжелыми

ударами волн, но уже было заметно, что ураган выдыхается. Командир на мостике вздохнул спокойнее, а свободные от вахты офицеры стали расходиться по каютам, чтобы отдохнуть после дневного напряжения.

Сегодня с утра только изредка особо крупные зыбины взметаются на ют и срезы броненосца, демонстрируя последние вспышки бессильной ярости шторма.

Эскадра с честью выдержала штормовое крещение в океане.

На наше счастье в критический момент ни один корабль не сдал и не имел никаких аварий с рулем и машинами, кроме отбившейся «Малайи».

За вчерашний день на «Орле» с юта смыло за борт не менее 20 тонн угля, сложенного открытым штабелем. Потеряли: «Суворов» — гребной катер и «Аврора» — вельбот.

Отделившийся от эскадры перед наступлением ночи и ушедший вперед «Роланд» на утро снова присоединился и занял свое место в строю.

Задержка эскадры в водах Мадагаскара

Глава XXII. Надежды и сомнения

10 декабря. Сегодня день прошел спокойно. Но «Малайи» до сих пор нет. Ночью, несмотря на шторм, с ней удавалось переговариваться прожекторами по азбуке Морзе.

Хотя видимый с мостика горизонт не превосходит 7–8 миль, но, направляя луч по облакам снизу, можно вести переговоры миль на 60. До восьми вечера на запрос о ее состоянии «Малайя» ответила: «Положение без перемен». Но когда к полуночи ветер немного ослабел, ей удалось исправить повреждения и она стала следовать за эскадрой.

Утром с «Суворова» был получен длинный приказ, дававший точные инструкции, как устраивать подкрепления орудийных портов батареи и кормовых казематов. Далее предписывалось подготовиться к предстоящей погрузке на Мадагаскаре для перехода Индийским океаном.

У нас на «Орле» была надежда, что, ввиду возможной близости неприятеля, мы будем, наконец, избавлены от чрезмерной угольной перегрузки. Теперь выясняется, что адмирал готовится, не теряя времени, перерезать Индийский океан, для чего требуется принять на следующий переход 2500 тонн. При такой перегрузке водоизмещение броненосца дойдет до 16800 тонн, т. е. будет на 25% более проектного. Это уже выходит за все мыслимые пределы. В таком состоянии корабли не могут идти в бой. Адмирал, конечно, это понимает, но если идет на такие меры, то, значит, не видит другого выхода и уверен в благоприятной погоде при переходе через Индийский океан, а появления серьезного противника в этих водах он не опасается.

Задачи, стоящие перед эскадрой, требуют отчаянного риска. Опасность столь чрезмерной перегрузки броненосцев заключается в том, что их батарейные палубы будут возвышаться над водой всего на 3 фута, а на них нет никаких непроницаемых переборок, кроме одной в самом носу, на 13-м шпангоуте.

Механики, артиллеристы и минеры надеялись воспользоваться стоянкой на Мадагаскаре, чтобы привести в боевую исправность все механизмы после страшного каменноугольного периода похода. Теперь приходится опасаться, что впереди предстоят еще большие трудности. Между тем только на Мадагаскаре после соединения эскадр и отрядов представится последняя возможность восполнить пробелы боевой подготовки и

пройти необходимое обучение артиллерийской стрельбе, маневрированию и совместным эволюциям.

До сих пор трудности похода целиком поглощали все силы и время личного состава, а для наиболее важного дела — боевой подготовки — не оставалось никаких возможностей.

Вчера пересекли меридиан Петербурга, находясь в южном полушарии. До прихода на стоянку еще остается шесть суток. С нетерпением ждем первой почты из России. Там же получим, наконец, и новости с театра войны. На Родине готовятся встречать рождество. Если позволят обстоятельства, то мы собираемся устроить на корабле спектакль для команды. Организатором этого дела является Гирс. Он уже занят подбором пьесы и актеров из состава корабля.

11 декабря. Погода снова балует нас. Мы еще не вступили в тропический пояс и не пересекли тропика Козерога в южном полушарии. Пока не жарко, но солнце светит ярко, бегут игривые облачка, океан нежится и отдыхает после безумной растраты своих сил. Весь наш дальнейший путь от Мадагаскара до границ Тихого океана будем идти в области тропиков.

Можно предполагать, что придется так же мучиться от жары, как на переходе от Дакара до Габуна в Атлантическом океане. Но зато грязнее станет еще во много раз. Чтобы разместить на наших броненосцах предписанные адмиралом 2500 тонн угля, придется засыпать даже помещение кают-компании. Уголь из нее надо будет таскать в мешках по батарейной палубе мимо кают, следовательно, избавиться от угольной пыли не будет никакой возможности.

Идем без серьезных аварий. Только сегодня на «Орле» произошло небольшое замешательство из-за лопнувшего водомерного стекла у сепаратора рулевой машины. Паром заполнило все рулевое отделение. Машинисты вылезли из помещения наверх, и корабль на минуту вышел из строя.

Прапорщик Титов помещен в отдельной каюте при лазарете, за ним неотлучно наблюдает санитар. Его помешательство окончательно определилось. Приходится даже прибегать к смирительной рубашке, когда он начинает буйствовать. Врачам и всему медицинскому персоналу он причиняет массу хлопот и неприятностей.

12 декабря. С норд-оста задул встречный и довольно устойчивый ветер. Теперь волна поддает нам на полубак. Можно ожидать встречного шторма. Уже вчера океан снова покрылся вспененными валами. Но теперь состояние кораблей эскадры значительно улучшилось, так как добавочный уголь выбран из всех судовых помещений и уже приходится расходовать уголь из

верхних запасных ям. К приходу на Мадагаскар останутся полными все нижние ямы, вмещающие 700 тонн.

Вчера неожиданно стала отставать «Камчатка». Немедленно завязался диалог между ней и адмиралом в обычном для Рожественского стиле. «Камчатка» пробует оправдываться тем, что в ямах оказался плохой уголь, при котором, несмотря на все усилия кочегаров, не удается поддержать в котлах давление выше 80 фунтов, тогда как требуется иметь нормальное давление 180 фунтов. Адмирал отвечает, что надо учить кочегаров топить котлы и таким углем, так как именно этот сорт угля будет доставляться и дальше.

Флагманский механик Обнорский получает приказ немедленно отправиться с «Александра» на «Камчатку» и произвести дознание, а завтра уже назначается следствие по поводу злонамеренных задержек всей эскадры транспортом «Камчатка». «Камчатка» продолжает настаивать на своем и спрашивает разрешения выбросить 150 тонн плохого угля, чтобы докопаться далее до хорошего, сохранившегося от предшествующей приемки. На это следует сигнал адмирала: «Позволяю выкинуть за борт только злоумышленника».

Сегодня с утра крейсера «Аврора» и «Донской» стали обходить с флангов обе колонны кораблей и заняли места в авангарде, образовав дозорную цепь впереди эскадры, а замыкающим из крейсерского отряда остался один «Нахимов».

Мы находимся на широте английского порта Наталь, где, по циркулирующим на эскадре слухам, скрываются купленные в Англии японские миноносцы. Это и вызвало усиление мер предосторожности со стороны командующего. Но атаки в открытом океане в таком удалении от берегов представляются почти невероятными. От эскадры до африканского побережья сейчас не менее 500 миль.

От «Малайи» до сих пор нет сведений. На прожекторные сигналы она не отвечает. Следовательно, она далеко отстала от нас, а на ней имеется значительный запас пироксилина.

13 декабря. Никаких новых фактов, заслуживающих внимания, на эскадре не произошло. Наше продвижение совершается в условиях полного спокойствия. Надо использовать нормальное течение корабельной жизни, чтобы охарактеризовать наши походные будни, наполненные заурядными повседневными фактами.

Вопреки опасениям штурманов, вчерашний норд-ост во встречный шторм не перешел, а продолжает дуть с равномерной силой не свыше шести баллов. Сегодня он нагнал тучи, пошел мелкий дождик, совсем не похожий на тропические

стремительные ливни.

Мы уже пересекли тропик Козерога и снова вступили в полосу, где воздух насыщен водяными парами до возможного предела. У многих офицеров и матросов эта непривычная влажная атмосфера вызвала своеобразную болезнь в виде многочисленных нарывов на руках, ногах, шее, спине и груди. Заболевание причиняет большие страдания и сопровождается повышенной температурой. Я оказался невосприимчив к этой напасти. Из состава кают-компании более всего поплатился обер-аудитор, у которого на голове образовался ряд плешин после заживления крупных нарывов.

Подходя к Мадагаскару, эскадра напряженно ожидает ответов на два наиболее жгучих для нее вопроса: Какие изменения произошли за время нашего похода на театре войны? Какое боевое задание будет возложено на нашу эскадру в связи с изменением военной обстановки?

Почти два месяца со времени ухода из Танжера эскадра не получала от правительства никакой информации о ходе военных действий. Всех волнует участь артурской эскадры. Люди, трезво оценивающие положение, считают ее полное уничтожение неизбежным, но пока не решаются открыто высказывать свои мрачные предположения.

Наши стратеги, исходя из учета соотношения сил, пробуют подсчитывать, какое пополнение должна получить 2-я эскадра, чтобы она могла с расчетом на успех вступить в борьбу с японским флотом. Прежде всего взоры обращаются в сторону Южной Америки, где делались попытки приобрести сильные броненосные крейсера. Четыре аргентинских крейсера по типу близки к японским крейсерам «Ниссин» и «Касуга», купленным Японией в Италии еще перед началом войны. Два чилийских крейсера имеют слабую броневую защиту, но располагают хорошим ходом и неплохим артиллерийским вооружением.

Если этот отряд из шести крейсеров удастся пополнить уцелевшими во Владивостоке броненосными крейсерами «Громобой» и «Россия», то в общей сложности составилась бы дивизия из восьми единиц, равная по численности отряду броненосных крейсеров японского флота, но уступающая ему по артиллерийскому вооружению, бронированию и однородности состава. Эта относительная слабость броненосных крейсеров могла бы быть компенсирована перевесом в численности броненосцев. Эскадра Рожественского располагает четырьмя кораблями типа «Суворов», равными по силе четырем броненосцам адмирала Того. 2-й броненосный отряд включает новый броненосец «Ослябя» и три старых корабля «Сисой»,

«Наварин» и «Нахимов». «Ослябя» мог бы войти в группу броненосных крейсеров и уравновесить перевес японских сил по этому классу кораблей. Тогда три старых броненосца, включая «Нахимов», могли бы быть противопоставлены японскому вспомогательному флоту береговой обороны, состоящему из старых и отбитых у китайцев кораблей.

Но, учитывая боевой опыт и стратегические преимущества японцев, ожидавших подхода 2-й эскадры, опираясь на непосредственную близость своих главных морских баз, надо было бы создать перевес боевых единиц. Чтобы создать дальнейшие подкрепления наших сил, необходимо было бы включить во 2-ю эскадру достраивавшийся в Балтийском море броненосец «Слава», однотипный с «Суворовым», три броненосца Черноморского флота, наиболее пригодные для океанского плавания, — «Потемкин», «Три святителя» и «Ростислав», два бронепалубных крейсера «Кагул» и «Очаков», однотипных с крейсером «Олег».

Что же касается использования блокированных в Артуре пяти броненосцев, броненосного крейсера «Баян» и бронепалубного крейсера «Паллада», то после длительной блокады едва ли их боеспособность позволит им выйти в море в момент падения крепости, чтобы ценой своей гибели хоть отчасти ослабить силы противника в открытом бою.

Осуществимы ли эти предположения, без реализации которых нет надежды на благоприятное завершение операций на море?

Покупка южноамериканских крейсеров является нереальным предприятием. Присоединение двух броненосных владивостокских крейсеров ко 2-й эскадре — осуществимая задача, но требующая серьезной подготовки и смелой операции. Чтобы сохранить боевую ценность, эти крейсера должны заблаговременно выйти в Тихий океан на соединение с Рожественским, избежав боя с японцами. Броненосец «Слава» не будет готов раньше начала навигации на Балтийском море, а выход его в заграничное плавание мог бы состояться к середине 1905 г.

Выход Черноморской эскадры из пяти боевых единиц мог бы стать существенным усилением 2-й эскадры. Однако осуществление этой операции столь же мало реально, как и присоединение южноамериканских крейсеров, так как непреодолимые дипломатические препятствия парализуют усилия русской дипломатии. Прорыва уцелевших артурских кораблей японцы не допустят.

И в результате объективного разбора всех вариантов усиления эскадры становятся очевидным, что Россия лишена

возможности мобилизовать свои остающиеся резервы. Правда, в Балтике есть несколько устарелых кораблей и броненосцев береговой обороны. Но Рожественский перед уходом из России сам отказался от включения их в состав 2-й эскадры, считая, что эти сверстники «Наварина» и «Донского» только свяжут свободу его действий.

Однако основная слабость 2-й эскадры таится не в ее недостаточном количественном составе. Не тонны водоизмещения и не число пушек будут решать исход столкновения. Нужна еще боевая подготовка, организация боевых сил, понимание смысла борьбы и воля к победе. Только при наличии этих предпосылок корабли приобретают боевую ценность и превращаются в грозную для противника силу.

15 декабря. Мы подходим к месту нашей стоянки в водах Мадагаскара. После тяжелого тринадцатисуточного перехода завтра в 11 часов бросим якорь. Рассчитываем найти на месте прибывший раньше нас отряд Фелькерзама.

Сегодня с 12 часов на «Орле» стал действовать беспроволочный телеграф. Так как аппарат настроен на близкую дистанцию, а колебания получались слабые, то было очевидно, что телеграммы доходят с большого расстояния. Командир «Орла» просил разрешения «Суворова» настроить аппарат на более дальнюю дистанцию. На переговоры по семафору ушло много времени, а затем уже трудно было отрегулировать приемный аппарат. Теперь все время на аппарате воспринимаются знаки по азбуке Морзе, однако в получаемых знаках разобраться не удается.

Эти таинственные депеши вызвали тревожное настроение. Сначала была надежда связаться с крейсерами-разведчиками Фелькерзама, но скоро стало ясно, что телеграммы исходят не от наших кораблей.

К ночи была пробита боевая тревога. К орудиям поданы снаряды, сняты чехлы, башни освобождены от крепления по-походному. Все огни выключены или прикрыты щитками, кроме отличительных. Эскадра следует вдоль восточного берега Мадагаскара, который скрывается за горизонтом по нашему левому борту. В ясное утро при восходе солнца среди облаков можно уловить смутные очертания береговых горных цепей в расстоянии от 40 до 50 километров. Снова наступил период настоящей тропической жары. Мы попали в полосу встречного теплого течения, идущего с экватора на юг вдоль берега Мадагаскара.

Сегодня в полдень высота солнца была 87°4', т. е. только на 2°56' не достигала зенита. В этих широтах — разгар лета.

Температура воды достигает 26° по Реомюру. Кожа непрерывно покрывается испариной.

Днем на «Ослябя» были похороны. Умер кочегар, не выдержавший испытаний похода. В 5 часов «Ослябя» увеличил ход, вышел между колоннами кораблей, занял место против «Бородино» и поднял молитвенный флаг — белый с красным крестом. На юте фронтом стояла команда. Труп, зашитый в белое полотно, с грузом у ног, спустили по досчатому настилу за борт, а с кормового мостика раздался похоронный салют в один выстрел в память незаметного российского гражданина, нашедшего свой покой в безднах Индийского океана, столь чуждого ему и столь далекого от его родных полей.

Завтра, когда станем на якорь, будет пройдено 10000 миль от. Либавы за 2 1/2 месяца плавания. Но здесь по меридиану мы будем ближе к России, чем в глуши западных африканских берегов. Отсюда имеются регулярные почтовые сношения с Европой. Мне предстоит принять решение, как поступить со своим дневником, который я начал регулярно вести на последнем курсе Морского Инженерного училища в Кронштадте с началом русско-японской войны. Думаю отправить его в Россию своим родителям в Белгород. Пусть мои близкие из путевых заметок узнают не только реальную обстановку нашего похода, но найдут в них отголосок моих мыслей и переживаний в связи с событиями, участником которых мне было суждено стать.

Адмирал отдал приказ по эскадре, воспрещающий вести личные дневники и сообщать родным сведения о состоянии эскадры, чтобы до врага не дошли данные, полезные ему. Самой же большой тайной, которую адмирал считает нужным скрыть не от врага, а от русских людей, является печальное внутреннее состояние эскадры. Но, очевидно, враг вскроет эту тайну своими прямыми действиями раньше, чем это станет известно из писем и дневников участников похода...

Глава XXIII. Стоянка у острова Сент-Мари и в бухте Танг-Танг

16 декабря. После 12-суточного перехода в 3 тысячи миль в 11 часов утра стали на якорь посередине пролива между небольшим островком Сент-Мари и берегом Мадагаскара. Волшебные берега, упоительный воздух, лазурное небо и бирюзовый океан сливаются в сказочную симфонию. Настоящий рай — этот зеленый уголок нашей планеты. Но в первый момент мы беспокойно вонзались взором в даль горизонта, исследовали в бинокли все извилины берега, изучая вовсе не чудеса полуденной природы: мы жаждали

найти едва заметный дымок, клотик стеньги, контур корабля на фоне леса, надеясь обнаружить наших спутников из отряда Фелькерзама или увидеть хотя бы госпитальный белый «Орел». Только у городка, расположенного на острове Сент-Мари, на якоре стояли два парохода: один под английским, а другой под немецким флагом. Оба оказались нашими угольщиками.

В 4 часа дня наш ревизор был вызван на «Суворов» по хозяйственным делам и вернулся оттуда с последними новостями. Флаг-офицер адмирала побывал на берегу с визитом у губернатора и привез последние французские газеты. В газетах сообщается, что в Порт-Артуре моряки затопили все корабли, так как они потеряли всякое боевое значение без угля, снарядов и снабжения, с разрушенными бомбардировкой палубами и бортами. Из порта вышел на внешний рейд только броненосец «Севастополь» и выдержал десять минных атак.

С отрядом Фелькерзама через четыре дня мы должны соединиться у северной оконечности Мадагаскара. Вечером пришел госпитальный «Орел». Он привез еще дополнительные новости.

Крейсер владивостокского отряда «Громобой», закончив исправления после боя 1 августа, вышел в море на испытания и наскочил на камни. Он вернулся в порт, получив 26 пробоин, и введен в сухой док, откуда пришлось срочно вывести «Богатырь», на котором еще не закончены работы.

Возвратившийся с эскадры в Россию в качестве свидетеля по делу гулльского инцидента профессор Морской академии капитан 2-го ранга Кладо посажен под арест за ряд статей, в которых он указывал на необходимость отправки Черноморского флота для подкрепления 2-й эскадры. По его заявлению в печати, наша эскадра в ее настоящем составе заведомо слаба для борьбы против всего японского флота.

Английские газеты передают слух, будто в Балтийском море снаряжается «третья эскадра» из броненосцев береговой обороны, старых мониторов и парусных фрегатов и что командование этой смехотворной эскадрой получает адмирал Бирилев.

На суше, несмотря на огромное количество войск, отправленных в Маньчжурию, Россия до сих пор перевеса не добилась. Порт-Артур еще держится, но доживает последние дни.

Разгром морских сил России, военные неудачи и безнадежность впереди вызывают негодование против высшего командования, которое столь безрезультатно растратило огромные военные силы России. В кают-компании уже открыто раздаются голоса, что идти вперед бессмысленно и остается только или разоружиться в нейтральном порту или вернуться в

Россию. Ведь если от Тихоокеанской эскадры ничего не осталось, то что же можно ждать от нашей, более слабой и неподготовленной? В Артуре были настоящие моряки и испытанные первоклассные корабли, а у нас нет ни опыта, ни организации, а численное превосходство — на стороне противника.

Если же злополучная эскадра, несмотря на все, будет брошена в бой, то ей остается лишь одна тактика: спутать японские планы, ошеломить их и вызвать замешательство, идя на крайнее сближение вплоть до таранного удара.

17 декабря. Жара становится нестерпимой. Все ходят чуть не голые, прикрывая голову парусиновым шлемом вместо фуражки. Сидеть в каюте нет никакой возможности. Проводим большую часть дня на кормовом балконе при кают-компании или на юте под тентом. Сегодня я вместе с другими офицерами ночевал на палубе. Ночью с берега дул легкий ветерок, который умерял жар накалившегося за день броненосца.

В 2 часа ночи прибыл угольщик «Тэптон» и с утра пришвартовался к «Ослябя». «Орел» грузит катерами с транспорта «Корея», но работа еле подвигается. В час удается принять не более семи тонн. За весь вчерашний день успели погрузить всего 120 тонн, т. е. столько же, как за два часа при погрузке борт о борт.

Так как в Сент-Мари телеграфа нет, то сегодня утром адмирал командировал буксир «Роланд» за 70 миль в Томатаву. В 11 часов от него принята телеграмма: «Вижу Малайю».

Сейчас дымок «Малайи» уже заметен на горизонте. Матросы говорят: «Молодец девка-Маланья, сама справилась со штормом!»

По последним сведениям с «Суворова», простоим здесь не менее четырех суток. Разрешено всем кораблям иметь сообщение с берегом. Так как катера «Орла» заняты погрузкой, то пока наша очередь гулять на берегу еще не наступила.

С «Орла» еще в Габуне был отправлен на госпитальный корабль заболевший мичман Бибиков. Сегодня стало известно, что он по болезни списывается обратно в Россию. Вот удобный случай воспользоваться оказией для отправки отцу всех моих тетрадей с описанием похода! Это будет гораздо надежнее, чем доверять дневники почте.

За последнее время офицеры пришли к выводу, что нет смысла скрывать от команды известия с театра войны, хотя бы и самые плачевные. Ведь все равно команда узнает обо всем, но потеряет последнее доверие к своим начальникам, если увидит, что ее сознательно держат в неведении. Среди самого офицерства исчезла вера в возможность военного успеха, а вместе с тем

рассеялись и признаки «патриотических» настроений. Осталось лишь механическое и пассивное подчинение служебной дисциплине. Офицеры командуют, требуют выполнения предписанных работ, накладывают на провинившихся матросов установленные взыскания, но выполняют все это лишь по привычке к заведенному порядку, пока не развалившемуся окончательно. Преданность правительству и готовность на жертвы для его поддержания команде еще более чужда, чем офицерству. С каждым днем учащаются случаи неповиновения офицерам и грубые выходки по их адресу. И как явный признак разложения старой палочной дисциплины служит факт, что такие проступки остаются безнаказанными. Вчера, например, во время погрузки угля одного нашего офицера обругали на транспорте. Когда он доложил об этом старшему офицеру, тот сказал, что «не мешало бы проучить», но при этом обнаружил полное нежелание заниматься этим делом.

18 декабря. За три месяца походной жизни я уже привык записывать свои наблюдения и мысли день за днем в дневник. Если два — три дня я не открываю тетради, то мне уже кажется, что я нарушил заведенный порядок и запустил неотложное дело. Первые три тетради зашиты в парусину для отправки в Россию. Уже начата четвертая. Хотя у меня и нет полной уверенности, что моя посылка дойдет по назначению, но мне дает удовлетворение возможность разобраться в своих выводах, наблюдениях и мыслях.

Эскадра продолжает занимать якорную стоянку в проливе между островом Сент-Мари и Мадагаскаром. Броненосцы мучаются с погрузкой угля, кроме «Александра», который сегодня в 3 часа поднял сигнал, что принято на борт 2370 тонн и работа закончена. Он, как и всегда, оказался впереди всех кораблей. Пришли из порта Диего-Суарец еще два угольщика. Теперь при эскадре есть четыре парохода с углем. С них грузят броненосцы, а крейсера, в ожидании своей очереди, таскают уголь барказами с «Кореи».

Наш старший врач Макаров побывал у своих коллег на госпитальном «Орле» и вернулся оттуда с огромным пакетом английских и французских газет. Хотя последние номера газет относятся к 6 декабря нового стиля, но вся кают-компания с жадностью набросилась на них, изголодавшись за два месяца по новостям. Так как иностранные газеты избавлены от рогаток русской цензуры, то мы получили возможность прочесть и те статьи, которые в России не миновали бы черной типографской краски.[18] Мы узнали о целом ряде волнений и манифестаций в Петербурге, Москве и других городах России, происшедших на

почве дальнейшего призыва запасных. В Петербурге состоялся съезд представителей земства, которые открыто занялись выработкой российской «конституции». Делегаты съезда были приняты министром внутренних дел и добивались аудиенции у царя. По словам английских газет, земцы единодушно предупреждают правительство, что при нынешнем возбужденном состоянии умов в России неизбежна революция, если она не будет предупреждена буфером конституции.

Наших офицеров волнует история, разыгравшаяся в Петербурге с профессором Морской академии Кладо, арестованным за его выступление, констатировавшее бессмысленность ограничиться посылкой 2-й эскадры на Восток в том составе, какой предоставлен Рожественскому. И как все злорадствовали, когда прочли в английских газетах, что «под напором общественного мнения», Кладо освобожден из-под ареста! Наши офицеры видят в этом поражение ненавистной «морской бюрократии», окопавшейся «под золотым шпилем» Адмиралтейства.

Сегодня по новому стилю Новый год. На нашем угольщике идет новогоднее пьянство. Команда во время погрузки достала от английских матросов спиртные напитки, и несколько человек перепились.

Плохая пища, непрерывный каторжный труд, жизнь в ужасающей грязи, недостаток обуви и платья, беспросветность настоящего и безнадежность впереди — все это разлагающе действует на команду. Общее недовольство начинает перерастать в глухое брожение.

Сегодня старший офицер во время погрузки поймал пьяного квартирмейстера и когда пригрозил ему мерами взыскания, тот отпарировал: «Ты что думаешь, я тебя боюсь? На все мне наплевать, теперь война! Все равно вместе под один снаряд попадем!» Старший офицер только замахал на него руками, обругал и поспешил ретироваться. Большинство среднего офицерства понимает безвыходность своего положения, но принуждено пассивно идти дальше по установившемуся пути.

Переход от напряжения походной службы к относительному бездействию на стоянке сразу обнаружил настроения, незаметно назревавшие в среде личного состава — как в кругах офицеров, так и матросов, — скрытые под рутиной заведенных порядков. Теперь, с приходом на Мадагаскар, появились грозные симптомы разложения, упадка всей военной организации. Может наступить момент, когда команда вдруг откажется выполнять этот подневольный труд, цели которого не только ей чужды, но и прямо враждебны. Даже от военного успеха она ничего не

выиграет, хотя обильно его оплатит своею кровью. При таком положении у командования остается только один выход: бросить эскадру в бой раньше, чем вся организация развалится окончательно.

19 декабря. Сегодня из Томатавы возвратился «Роланд». На нем прибыл наш врач, ведающий продовольственной частью кают-компании, и привез огромный запас бананов и ананасов.

Вчера два наших офицера побывали на берегу в Сент-Мари и вернулись нагруженные дивными местными фруктами. Это было весьма кстати, так как после ухода из Габуна мы более месяца не видели ни фруктов, ни свежей зелени.

Доктор привез последние новости из Томатавы. Судя по французским сообщениям, мимо Сингапура проследовала в Индийский океан японская эскадра в составе двух броненосцев, четырех крейсеров, восьми миноносцев и четырнадцати транспортов. Ходят слухи, что в здешних водах появились японские разведчики и будто бы японский вспомогательный крейсер перехватил наш немецкий угольщик, а у пустынных берегов скрывается отряд японских парусных судов. Возможно, что одно из них мы встретили, огибая мыс Кап. Трехмачтовый барк шел под парусами наперерез курсу эскадры и прошел за кормой у «Ослябя».

Стессель из Артура подтверждает факт затопления в гавани всех кораблей, кроме «Севастополя», командир которого вывел свой броненосец на рейд и стал под прикрытием высокого берега. Там, после многочисленных минных атак, он затонул на глубокой воде.

Мы надеялись, что с приходом на Мадагаскар окончится период неизвестности дальнейшего назначения эскадры и будут получены от Морского министерства точные инструкции о дальнейшем плане действий эскадры Рожественского. Однако наше положение не только не выяснилось, но вся обстановка еще более осложнилась. Вопреки всем планам похода, мы не соединились с Фелькерзамом и обошли Африку раньше, чем он прибыл к Мадагаскару. Только сегодня «Роланд» доставил адмиралу донесение Фелькерзама, что он, по приказанию из Петербурга, стал на якорь в обширной бухте у острова Носси-Бе в 450 милях от Сент-Мари, по другую сторону Мадагаскара, на его западном берегу, в Мозамбикском проливе.

Немецкие угольщики, согласно данному им предписанию, собрались в порту Диего-Суарец, в 200 милях от нашей стоянки. Рожественский рассчитывал сосредоточить там всю эскадру и перед выходом в Индийский океан воспользоваться средствами порта для ремонта судовых корпусов и механизмов. Однако этот

план не осуществился. Еще 16 декабря адмиралом была получена телеграмма из министерства, что Франция, опасаясь дипломатических осложнений, отклонила просьбу России предоставить эскадре Рожественского «права убежища» в порту Диего-Суарец. Она предложила другой пункт, более удовлетворяющий требованиям соблюдения нейтралитета.

Видимо, протесты Японии по поводу остановок эскадры в Дакаре и Габуне и нажим Англии после гулльского инцидента также произвели впечатление на французское правительство и оно не хочет из-за нас иметь крупные дипломатические неприятности. В результате создавшегося положения адмиралу приходится перестраивать весь план сосредоточения эскадры и употреблять большие усилия, чтобы собрать свои корабли и угольщики, рассыпавшиеся по разным пунктам мадагаскарского побережья.

Пока адмирал решил не покидать стоянки у Сент-Мари, где не возникло никаких препирательств с местной французской администрацией. Но для погрузки угля эта позиция крайне неудобна. «Орел» до сих пор имеет только 1800 тонн, а следовательно, должен еще догрузить по крайней мере 600 тонн. Между тем наш угольщик «Тэптон» почти пуст. Приходится выбирать уголь из последнего трюма, вследствие чего работа еле подвигается. В час удается наскрести не более 20 тонн.

К вечеру сегодня погода засвежела. В проливе ветер развел такую крутую волну, что пришлось отпустить пароход и поднять на ростры шлюпки и катера. Если к утру волнение уляжется, то завтра будем продолжать погрузку. Это крайне огорчает всех обитателей «Орла». Не говоря уже о том, что и дальше придется страдать от грязи и угольной пыли, особые неприятности создает работа паровых лебедок Темперлея, паропровод к которым проходит по коридору офицерских кают. Во время погрузки все каюты прогреваются от паропровода, который выполняет роль парового отопления... в тропиках!

23 декабря. В бухте Танг-Танг. Еще 21 декабря Рожественский, получив от французских чиновников сведения о существовании в 19 милях к северу от Сент-Мари удобной бухты Танг-Танг, решил перевести эскадру туда.

Обойдя длинную песчаную косу, отделявшуюся от берега Мадагаскара, мы вышли из пролива и расположились в открывшейся нам уютной бухте, прекрасно защищенной от ветров со стороны океана. В глубине залива под самым берегом стали угольщики, транспорты и госпитальный «Орел», далее в одну линию поперек бухты построились пять броненосцев и, наконец, у самого выхода ближе к косе стали три крейсера. «Аврора» заняла

сторожевой пост впереди всей эскадры. Диспозиция кораблей составлена очень удобно для отражения возможной атаки со стороны океана.

Слева от нас на берегу громоздятся в несколько ярусов высокие горные кряжи, у самого берега — песчаная полоса, омываемая приливами и прибоем, а в 20 шагах от нее — стена тропического леса. Бинокль открывает нам заманчивые подробности, вызывающие непреодолимое желание забраться в чащу джунглей, подняться на самую вышку хребта и окинуть оттуда взором чудесную панораму.

Однако нам не пришлось эти дни наслаждаться красотами пышной тропической природы. Днем продолжалась приемка угля до полного запаса, а с заходом солнца начинался общесудовой аврал постановки противоминных сетей. Затем вся ночь напролет до утренней зари проходила в напряженном ожидании минной атаки. А утром после подъема флага снова подходил к борту угольщик для продолжения прерванной погрузки.

Теперь наступил период темных ночей. Луны нет, только звезды тускло озаряют поверхность воды, но их постоянно скрывают набегающие облака, и тогда в белесоватой мгле ложатся густые, непроницаемые для глаза тени, в которых прекрасно могут скрыться ночные враги.

Тревожное настроение на эскадре наростало с каждым часом. Еще 20 декабря с «Суворова» из штаба сообщили, что 6 декабря мимо Сингапура прошла в Индийский океан сильная японская эскадра. При ходе в 11 узлов она могла уже к 20 декабря появиться у берегов Мадагаскара, а мы до сих пор не соединились с Фелькерзамом. Между тем оба наши отряда порознь слабее японских сил.

Перед заходом солнца 20 декабря с «Бородино» были обнаружены в открытом океане суда, которые быстро скрылись. Не располагая быстроходными разведчиками, мы не могли выяснить, под каким флагом были эти суда.

Чтобы не оставаться в проливе, где опасность атаки грозила с двух сторон, адмирал решил пренебречь формальностями соблюдения французского нейтралитета и выбрал новую, более удобную стоянку для отражения атак, хотя бухта Танг-Танг заведомо находилась в территориальных водах Франции. Здесь мы стали серьезно готовиться к отражению возможного нападения врага. Получено было приказание адмирала: «Всем судам, включая угольщики и госпитальный «Орел», стоять ночью без огней, орудия иметь заряженными, прожектора — готовыми к открытию боевого освещения. Разведочную цепь катеров не высылать во избежание путаницы». Далее в 3 часа дня

последовало новое распоряжение: «Поставить сетевое заграждение на боевых судах по правому борту».

Между тем на броненосцах во время похода сети были сняты, все шесты и их оснастка разоружены. От погрузок угля забортные устройства жестоко пострадали, а все части заржавели от действия соленой воды и отсутствия постоянного ухода.

Началась лихорадочная спешка. Но работа шла крайне туго. Между тем в 5 часов с «Суворова» последовал новый приказ: «Подготовить к постановке также сеть по левому борту».

Пришлось устроить общесудовой аврал. Работа выполнялась всем судовым составом. Надо было вооружить и откинуть сети до спуска флага, так как позже быстро наступает непроглядная тьма, а огни зажигать нельзя. Под конец работали ощупью. На «Орле» удалось оснастить и отвалить сеть только по правому борту, а левый так и не смогли привести в порядок. Между тем вечерним бризом с берега корабль развернуло на якоре и поставило неприкрытым левым бортом ко входу в бухту. Только к 12 часам ночи начавшимся отливом «Орел» повернуло правым бортом ко взморью, и командир вздохнул спокойнее.

Наш сосед «Ослябя» совсем не справился с работой и не мог откинуть сети.

Ночь прошла в крайнем напряжении и тревоге. С рассветом же «Орел» снова должен был продолжать погрузку и до 5 часов вечера успел принять с «Тэптона» еще 300 тонн, после чего угольщик отошел, чтобы не мешать постановке сетей с обоих бортов. К ночи на всей эскадре снова создалось нервное настроение. Спешно откинули сети, загасили огни и с корабля на корабль передавали, мегафоном, если видели мерцающий свет у своего соседа.

Эскадра притаилась, и только звон отбиваемых склянок время от времени нарушал тишину. Все офицеры, механики и даже врачи забрались на мостики и вместе с комендорами, сигнальщиками, вестовыми и поварами всматривались в непроницаемый мрак, окутывавший вход в бухту. Для наблюдения люди были посланы даже на марсы и салинги.

В 11 часов ночи были обнаружены в океане восемь огней, которые в течение двух часов мелькали сначала перед входом в бухту, а затем скрылись за косой. Явилось предположение: не пришли ли к нам на соединение миноносцы из отряда Фелькерзама, которые опасаются приблизиться к эскадре из боязни обстрела со своих кораблей? И действительно, если бы эти огни приблизились на выстрел, то их моментально осыпали бы градом снарядов.

Все были крайне возмущены тем, что на рефрижераторе

«Эсперанца» вдруг появился яркий огонь. Вскоре огонь появился также на берегу позади линии броненосцев и методически начал мигать. Помня уроки Артура, наши офицеры начали подозревать в этих огнях коварный умысел.

Последнюю ночь даже госпитальному «Орлу» было приказано, вопреки требованиям международных правил и постановлений Гаагской конференции, затушить его яркие отличительные огни.

Сегодня командир корабля и старший врач Мультановский явились к адмиралу с протестом по этому поводу. Передают, что адмирал рассвирепел и грозил на ночь «вышибить» госпитальный «Орел» из бухты.

Сегодня с утра 23-го опять продолжается погрузка угля. Чтобы срочно установить связь с Фелькерзамом, адмирал на рассвете выслал в Носси-Бе «Аврору», «Нахимов» и «Донской». Обязанности крейсеров при броненосцах возложены на транспорты и пароход «Эсперанца».

Мы узнали, что вчера ночью на «Эсперанца» чуть не произошел бунт команды, которая не позволила тушить огни. Напуганная угрожающей обстановкой, команда «Эсперанца» требует возвращения в Европу.

Адмирал приказал образовать разведочный отряд из 10 минных катеров, взятых с броненосцев. На каждый катер назначаются лейтенант, мичман и механик. Посланные в дозор побывали на берегу и рассказывают чудеса про здешнюю природу. В качестве экспонатов они притащили кучу пальмовых ветвей. Им удалось выяснить, что замеченные ночью огни принадлежали местным рыбакам. Здесь есть небольшой рыбацкий поселок. Каждую ночь их рыболовные суда выходят в океан. Огонь на берегу был простым костром и заменял им маяк. Везет нам на рыбаков!

Предполагается, что завтра с «Орла» более многочисленная экспедиция отправится на берег. Постараюсь принять в ней участие и я.

В 3 часа дня сегодня на горизонте показался пароход, который быстро приближался. В подзорную трубу сигнальщики рассмотрели громадный четырехмачтовый однотрубный пароход под германским флагом. Подойдя на 30 кабельтовых, он поднял сигнал: «Имею почту для адмирала».

Пароход оказался немецким угольщиком «Ациллия» из отряда Фелькерзама, присланным с донесением от младшего флагмана. Отряд, как мы узнали, без всяких аварий благополучно дошел до Носси-Бе даже на два дня раньше нашего прибытия к острову Сент-Мари. Сейчас «Сисой» и «Наварин» заняты

переборкой машин и не могут выйти на соединение. Что касается японцев в здешних водах, то, по сведениям, полученным через французов, кроме двух вооруженных пароходов другие японские суда здесь не замечены.

Завтра адмирал намерен не теряя времени идти со всеми броненосцами в Носси-Бе, чтобы ускорить сбор всех судов и немедленно двинуть их дальше в поход через Индийский океан. По сведениям из штаба, Рожественский, считая неизбежным падение Артура в ближайшие дни, видит последний шанс на успех в быстроте появления 2-й эскадры на театре войны, чтобы не дать японцам времени привести в исправное состояние свои корабли после окончания блокады Артура.

Глава XXIV. Выход Рожественского на соединение с Фелькерзамом

25 декабря. Вчера в 7 часов утра эскадра в составе пяти броненосцев и семи транспортов вышла на соединение с Фелькерзамом в Носси-Бе.

Крейсера назад не пришли. На рассвете вчера был обнаружен в океане за косой наш посыльный «Роланд». Он вернулся из Томатавы, куда ходил для отправки телеграмм и сбора сведений.

Когда мы были уже в океане и шли походным строем, с «Роланда» разнеслось известие, что Артур капитулировал. Наша артурская эскадра полностью уничтожена, перестала существовать или, как горько иронизируют моряки, превращена в подводный флот. Так бессмысленно была сведена на нет эта могучая сила, насчитывавшая до 50 кораблей всех рангов, в то время как противник не понес существенного урона.

Вчера утром, через час после выхода в океан, у нас заработал беспроволочный телеграф. Была принята телеграмма: «Иду с «Бодрым» и «Бедовым». Последний имеет повреждение в машине. Угля на 16 часов хода. «Светлана».

В 12 часов произошла встреча с посланцами из отряда Фелькерзама. Наконец-то мы своими глазами увидели корабли, с которыми расстались больше двух месяцев назад.

Миноносцы немедленно подошли к транспорту «Анадырь» пополнить запас угля. Один из них был взят затем на буксир «Роландом», пока на «Камчатке» выполняют для него расточку вкладышей для подшипника.

26 декабря. За первые сутки похода эскадра сделала всего 119 миль из-за многочисленных аварийных задержек.

Вчера вечером на «Орле» продуло фланец паровой трубы в кочегарке, давление в котлах упало, и корабль потерял ход.

Эскадра сбавила ход до 6 узлов, так плетется и сейчас. Соединение с Фелькерзамом сможет состояться только завтра утром. Ночью адмирал выслал «Светлану» вперед с извещением о нашем приходе, а миноносцы остались при отряде броненосцев. Один из них продолжает тащиться на буксире у «Роланда», другой же несет обязанности разведчика и летает по сторонам для осмотра и проверки встречных судов. Как-то непривычно видеть при броненосцах наши собственные миноносцы, так как весь поход нам постоянно мерещились только неприятельские.

Вчера встретили рождество по старому стилю. Собственно говоря, никакой торжественной встречи не устраивали, так как из-за последних тревог, погрузок и авралов было не до этого. Не удалось организовать и елку для команды с подарками и развлечениями, как проектировал Гирс. Была обедня, офицеры и команда после долгого перерыва помылись пресной водой и оделись в чистое обмундирование. В кают-компании к обеду подали последнего поросенка и выставили более обычного вин и ликеров. Но ни жаркая погода, ни внешняя обстановка ничем не напоминали рождественские праздники. Общее настроение кают-компании было подавленное под впечатлением вести о сдаче Артура. Оно еще более омрачилось из-за острого конфликта всего офицерского коллектива с командиром броненосца.

За время похода командир, пользовавшийся репутацией опытного моряка, хотя и старой школы парусных времен, постепенно стал терять свой престиж среди офицерского состава. В его руках, после плаваний на фрегатах с парусным вооружением, оказался броненосец самого нового типа, к тому же еще недостаточно испытанный и требующий от руководителя больших технических знаний.

Между тем командир по старой привычке прирос к ходовому мостику. На походе он не спускается ниже батарейной палубы, а находится неотлучно в ходовой рубке или в запасной каюте на верхнем носовом мостике. Он вмешивается в управление рулем, считает обороты машины и следит за быстрым подъемом флажных сигналов. О каждом изменении курса или скорости хода он велит докладывать и даже ночью выбегает из каюты при каждом звонке машинного телеграфа. Во время эволюции он нервничает из-за боязни столкнуться с ближайшими судами, сбивает с толку вахтенного начальника, а в результате получает сигналом «неудовольствие адмирала».

Влияние командира на организацию жизни корабля постепенно сошло на нет. Вопросы обучения команды и боевой подготовки корабля целиком перешли в ведение старших специалистов, которые негласно принимают все ответственные

решения, лишь формально санкционируемые командиром без проверки и обсуждения их. На ходу командир подменяет вахтенного начальника, а на якорной стоянке, выйдя на спардек, начинает вмешиваться во все текущие судовые работы, как подъем катеров, спуск шлюпок, погрузка угля и мытье палубы. При этом он быстро раздражается, начинает на всех кричать, отдает десять приказаний одновременно. Из ничтожных, пустых текущих дел он устраивает такой грандиозный аврал, что наши бедные мичманы и лейтенанты только руками разводят, представляя себе, что может получиться в бою при такой системе командования.

Как большинство русских командиров и адмиралов прошлого столетия, он искренно убежден в том, что сущность командования заключается в терроризировании своих подчиненных. Его задергал своим самодурством адмирал, а он в свою очередь должен тянуть своих подчиненных.

Разрыв нормальных отношений между командиром и кают-компанией «Орла» произошел на почве возмущения его диким поступком с нашим больным офицером и младшим доктором. Дело произошло так. С броненосца «Орел» был отправлен на госпитальный корабль заболевший тропической лихорадкой второй артиллерист Гирс. Когда стало известно, что эскадра выходит в море из бухты Танг-Танг на соединение с Фелькерзамом, то Гирс, допуская, что на ходу возможна встреча с неприятелем, просил по семафору вернуть его обратно на броненосец, желая быть полезным своему кораблю. С «Орла» за Гирсом послали паровой катер, на котором для сопровождения больного отправился младший врач Марков. Было уже около шести часов вечера и до спуска флага оставалось не более четверти часа, а катер был назначен в дозорную цепь.

У трапа госпитального корабля катер по случайным причинам задержался на несколько минут. Когда, приняв Гирса, он подошел к нашему броненосцу, раздался сигнал спуска флага и трап был убран. Тогда стоявший на руле катера мичман Туманов подошел к кормовому балкону. Принять Гирса на корабль было бы делом нескольких секунд. В этот момент командир, заметив катер, поднял истерический крик, что он запрещает катеру приставать к броненосцу и приказывает без малейшего промедления идти в дозор, невзирая на присутствие больного и доктора. Старший врач Макаров немедленно заявил командиру, что для больного крайне вредно пребывание под открытым небом в ночной сырости, но выслушал в ответ от него поток каких-то сумбурных выкриков, среди которых можно было только разобрать отдельные слова: «Адмирал! Спуск флага!

Дозор!»

Когда в 5 часов утра, после дождливой, сырой и холодной ночи, офицеры вернулись с дозора на броненосец, командир устроил возвратившимся специальный спектакль «выговора на шканцах при фронте офицеров» и заявил, что «есть вещи, которые недопустимы на боевом корабле». Офицеры вполне согласились с этой формулировкой, отнеся ее к действиям самого командира, который из-за пустой формальности рискует нужными для корабля людьми.

По морскому обычаю в праздники и торжественные дни кают-компания приглашает командира к обеду. В обычное время на больших кораблях командир обедает отдельно в своем салоне. Вчера, встречая рождество, кают-компания отказалась передать через старшего офицера приглашение командиру, и обед прошел в его отсутствии. Это — весьма чувствительный укол его самолюбию. Самый факт показывает, что офицеры отнюдь не намерены безропотно сносить выходки командира и готовы перейти к организованному протесту.

Стоит почти полный штиль, даже мелкая рябь не бороздит океан, и только длинные и мерные зыбины докатываются до нас по блестящей зеркальной глади. Воздух абсолютно прозрачен. Слева на горизонте среди легких облаков глаз все время улавливает бледнолиловые зубцы вершин мадагаскарских хребтов. По вечерам заходящее солнце, погружая в водяную пучину свои жгучие лучи, создает такие феерические картины из групп облаков, окрашенных в цвета всей гаммы спектра, что человеческое воображение невольно цепенеет в изумлении перед таким размахом творческого порыва природы. На востоке, где скрыт Мадагаскар, окутанный дневными испарениями океана, вспыхивают немые зарницы. Их бледнокрасное отдаленное зарево кажется мерцанием ночной лампады, озаряющей покой природы.

Сегодня с четырех часов дня удалось установить телеграфную связь с отрядом Фелькерзама. На вызов ответила «Светлана»: «Все благополучно, суда в сборе, отряд крейсеров Энквиста прибыл».

В четыре часа был сигнал с «Роланда»: «Команда бунтует». «Роланд» с миноносцем на буксире далеко отстал от эскадры. Немедленно по приказу адмирала к нему полетел второй миноносец и до пяти часов конвоировал «Роланд».

В половине пятого на «Орле» лопнула паровая медная труба от 9-го котла к главному паропроводу. Паром забило всю носовую кочегарку. Кочегары успели выбежать наверх, но одного из них довольно сильно обожгло паром. Из-за аварии «Орел» задержался и отстал от эскадры. Работа машинистов и кочегаров на ходу превратилась в муки Дантова ада. Никакая вентиляция не может

освежить воздух перегретых помещений. Даже у поста управления в машине температура доходит до 44° Р.

Глава XXV. Жизнь эскадры в тропиках на якорной стоянке в бухте Носси-Бе

3 января 1905 г. Прошло шесть суток со времени нашего прихода к острову Носси-Бе в бухту у городка Хелльвиль. Эскадра приблизилась к острову Носси-Бе в ночь на 28 декабря и болталась в океане до рассвета, так как адмирал не желал рисковать кораблями при подходе к неизвестным берегам, опасаясь не обозначенных на карте коралловых рифов и подводных камней.

С восходом солнца мы обнаружили наши дозорные миноносцы, которые вышли навстречу эскадре. Следуя за ними, мы обогнули остров с юга и затем пошли на север в широкий пролив между Носси-Бе и Мадагаскаром. Ширина пролива — не менее 15 миль, но к северу он становится более узким и весьма опасным для прохода из-за целой гряды многочисленных подводных камней. Получается огромный закрытый рейд с массой удобных бухт, где может свободно разместиться во много раз большая эскадра, чем наша. И в то же время огромная ширина пролива дает Рожественскому право утверждать, что мы стоим в нейтральных водах. Действительно, французы оказались правы: более удобного места для стоянки нельзя было бы найти.

Приближаясь к городу Хелльвиль, население которого составляют полтора десятка французов и тысяча негров, мы издалека стали искать в бинокли и подзорные трубы признаки наших кораблей. Наконец, у подножия высокой конусообразной горы, сплошь покрытой темнозеленым густым лесом, обозначились сначала тонкие стеньги, а затем мачты и корпуса боевых кораблей. Скоро привычным морским глазом мы могли установить, в каком порядке корабли расположились под берегом. Впереди всех стоял «Сисой» под флагом Фелькерзама. За ним был виден характерный силуэт «Наварина», напоминающий перевернутую кверху ножками табуретку благодаря своим четырем толстым и коротким трубам по углам средней надстройки. Далее открылись легкие крейсера «Светлана», «Жемчуг» и «Алмаз» и при них пять миноносцев. Несколько в стороне слева выстроился отряд крейсеров Энквиста, прибывший к месту стоянки на сутки раньше нас.

При входе на огромный закрытый рейд из океана выступали несколько высоких, причудливой формы скалистых утесов, а справа возвышался на отдельном островке высокий конус горы Носси-Комбо. Остров Носси-Бе, к которому направляла курс наша эскадра, особенно привлекал всеобщее внимание высотой

вулканических пиков, красной глинистой почвой и уютными бухточками, глубоко врезавшимися в берег. Вскоре из-за яркозеленой листвы береговых пальм выглянули белые стены строений городка, позади которых по холму ютились тростниковые хижины туземцев.

При входе на рейд против Хелльвиля нас встретила проворная французская миноноска, на мачте которой развевался сигнал «Добро пожаловать!» Следуя за ней, наш флагман прошел вдоль всего строя кораблей отряда Фелькерзама, стоявших на якоре, а затем круто повернул право руля и повел за собой обратным курсом нашу колонну броненосцев.

Весь маневр был выполнен весьма эффектно и чисто. На кораблях Фелькерзама команды стояли во фронте, а оркестры встречали прибытие главных сил бодрым тушем. Минута была торжественная.

«Орел» при постановке на якорь немного прошел свой буек из-за заевшего стопора, задержавшего на мгновение отдачу цепного каната. За кормой «Орла» ближе к берегу стал «Ослябя», контуры которого резко обрисовывались на фоне зеленой горы.

Берег, искрившийся блеском утреннего солнца, манил к себе моряков, так долго лишенных наслаждения ходить по твердой земле. Бинокль открывал уютные долины среди непроходимой чащи дикого тропического леса. Но адмирал не дал нам времени для спокойного созерцания красот окружающей природы. С «Суворова» вслед за постановкой на якорь немедленно последовал сигнал: «Приготовиться к погрузке до полного запаса».

В 2 часа дня к борту «Орла» уже подошел пароход, и вскоре началась всем опротивевшая каторжная работа при испепеляющем жаре тропического полуденного солнца. В каютах уже к 10 часам утра совершенно нечем было дышать, а окрашенные в черный походный цвет борта кораблей накаливались до такой степени, что прикосновение к ним причиняло ожоги.

На этот раз погрузка шла не спеша, без всяких понуканий со стороны адмирала. Днем на обед устраивался трехчасовой перерыв. Через трое суток все корабли снова имели полный запас топлива. На новых броненосцах имелось по 2350 тонн угля.

Видимо, адмирал не собирается здесь долго задерживаться и по окончании самых необходимых работ на кораблях намерен немедленно продолжать поход, чтобы как можно скорее пересечь Индийский океан.

Здесь — разгар тропического лета. Начался период гроз. После захода солнца во время коротких сумерек ежедневно

происходят мощные грозовые разряды, обрушивающиеся со стихийной силой на побережье.

Океан эти ливни захватывают лишь случайно, так как тучи притягиваются к горам Мадагаскара и прилегающих островов. Иногда до наших кораблей с берега доходит воздушная волна ветра, приносящая иллюзию свежести. Здешние грозы не вызывают понижения температуры, как в наших широтах умеренного пояса: капли дождя — почти теплые.

С окончанием погрузки было разрешено регулярное сообщение с берегом, чем поспешили воспользоваться все корабли. Я уже четыре раза побывал на берегах острова Носси-Бе. Первую поездку я совершил случайно, вместе с нашим врачом Марковым, на шестерке. Командир поручил ему выбрать на берегу подходящее уединенное место для прогулок больных матросов «Орла».

Мы попали в поселок местных жителей, расположенный около города на берегу Мадагаскара. Население здесь смешанное. Одна часть его — пришельцы из Индии, а другая половина — местные аборигены арабского племени. Первые имеют бронзовую кожу и правильные черты лица. Женщины индиянки и дети — очень красивы, мужчины даже средних лет кажутся стариками из-за рано седеющих волос и белых баков с бородой. Усов они не носят, в движениях медлительны.

Индийская часть деревни своими узкими, но прямыми улицами, двухэтажными белыми домами с балконами и открытым видом внутрь жилищ через незапертые двери напомнила мне предместье старого Тифлиса. Арабы живут в хижинах из пальмовых ветвей, устроенных на свайных основаниях.

От арабской деревни до города по прибрежной дороге кругом бухты расстояние не менее 15 километров. Но через бухту прямым путем — не более пяти километров, и поэтому арабы поддерживают сообщение с городом на парусных пирогах — катамаранах.

Мы с доктором решили воспользоваться этим способом передвижения и, отпустив свою шестерку, возвратились на броненосец, взяв черного «гондольера». Катамаран летит по волнам со скоростью ветра, как будто сопротивление воды для него не существует, а поэтому создается иллюзия полной свободы движения.

Во вторую поездку я побывал в самом городке. Катер доставил нашу группу туристов к пристани в семь часов утра, а вернулись мы на корабль только к шести часам вечера.

Адмирал разрешил пускать на берег слабосильных и больных

матросов в сопровождении врачей и офицеров. Когда больные перебывали на берегу, то вслед за больными командиры стали пускать по выбору и здоровых в награду за примерную работу. Я пристал к старшему врачу Макарову, которому было поручено, вывести свой «пансион». К нам присоединились также механик Русанов, с которым я бродил в Дакаре, и старший артиллерист Шамшев. Мы договорились предпринять дальнюю прогулку вглубь острова к пресному озеру, в котором водились крокодилы. Сначала пришлось пересечь городок, который далее переходил в поселок черных, напоминавший виденный нами в Дакаре.

На окраине мы миновали мусульманскую школу. Два десятка малолетних арабских ребятишек чинно сидели на полу, поджав под себя ноги, а перед ними восседал седой мулла, держа в одной руке книгу, а в другой — палку. Он читал нараспев замогильным голосом стихи корана. Дети хором повторяли их. Мы остановились перед открытой дверью и с любопытством наблюдали эту типичную для Востока сцену. Наше присутствие, видимо, нарушило правильное течение урока. Мулла скоро прекратил чтение и бесстрастно вперил свой неподвижный взор в одну точку, ожидая, пока мы удовлетворим свое любопытство. Нам стало неловко, и мы двинулись дальше. За нами увязалась толпа мальчишек, часть которых немного болтала по-французски.

Узнав, что мы ищем дорогу к озеру, они решили нас сопровождать. По пути они охотно давали пояснения: называли птиц, насекомых, деревья и цветы, бегали вокруг нас, играли в чехарду. Сначала мы продвигались широкой просекой через чащу леса. По обеим сторонам дорога была окаймлена мангустанами. Их плоды напоминают переспелый персик, освежают и утоляют жажду. Наши матросы накинулись на них, а мальчишки деятельно помогали им.

За лесом дорога вышла на равнину с густой высокой травой, похожей на ковыль. Кое-где среди саванны торчали низкорослые одинокие деревца и группы кустарников. По степи бродили стада местных низкорослых коров с мясистым горбом на спине. Хотя было еще восемь часов утра, но жара становилась еле переносимой.

Хотелось пить, а до озера оставалось километров восемь. Нам посчастливилось встретить двух местных жителей, несших большие корзины, наполненные бутылками с парным молоком. После кратких переговоров мы взяли у них на всю компанию пятнадцать бутылок по полтора франка за штуку. С каким восторгом мы пили настоящее молоко из горлышка, передавая бутылки друг другу! Три месяца о молоке мы не смели и думать. На корабле к столу подавалось только сгущенное.

Сразу все оживились и бодро зашагали дальше. От мальчишек мы узнали, что негры боятся и уважают крокодилов, а поэтому не смеют беспокоить, оскорблять и убивать их.

Около 10 часов мы, наконец, увидели справа громадную и чрезвычайно глубокую котловину. В котловине, как в воронке, блестело озеро, заполнившее древний провал среди этого вулканического острова. Оно имело почти правильное очертание круга с диаметром около восьми километров и предательски влекло к себе красотой своих изумрудно-бирюзовых вод, над которыми нависли, подобно нашим ветлам, корявые стволы баобабов.

Залюбовавшись открывшейся нам перспективой, мы остановились и долго рассматривали с высоты расстилавшуюся перед нами долину. Так и тянуло броситься вниз в эту лазурную водяную бездну. Начали бросать с высоты в озеро камни, вызывая крокодилов. Мальчишки притихли и неодобрительно качали головами.

Наконец, на общем совете решили обойти озеро кругом и спуститься к воде по более отлогому противоположному берегу. В густой траве выше пояса мы пробрались к нему и расположились под сенью зеленого шатра на увядших пальмовых ветвях. Слева мы увидели глубокую зеленую долину, по которой серебристой лентой извивалась речка, прячась в тенистых берегах. При впадении ее в озеро и находилось главное убежище крокодилов, скрывавшихся в норах у самого берега. Нам удалось заметить только двух: один плыл посередине озера с торчавшей из воды раскрытой пастью, а другой вылез на берег и отдыхал пузом кверху. Насколько можно было определить их размеры, оба имели в длину более трех метров. По словам черных, здесь водятся экземпляры гораздо более крупные.

Офицеры «Суворова» застрелили крокодиленка в полтора аршина и притащили его на корабль, чтобы сделать из него чучело для украшения кают-компании.

Нам пришлось возвращаться в самый разгар дневной тропической жары. Трое мальчуганов провели меня на ананасную плантацию, где я за три франка получил столько этих сочных ароматных плодов, сколько мог унести с собой.

Обедал я после прогулки в Кафе-де-Пари; тут собралась чуть ли не вся наша эскадра. Большинство офицеров успело обзавестись разными мелкими животными. У одних на палках сидели хамелеоны, другие таскали с собой обезьян разных пород. Было немало местных черных лемуров с пушистыми хвостами, как у наших белок, но с обезьяньими мордами.

После обеда офицеры, получившие накануне «морское

довольствие» за последние два месяца похода, занялись азартной карточной игрой, запрещенной на кораблях. Я же пошел бродить по берегу в ожидании обратного катера на корабль.

Еще одну интересную прогулку на берег я совершил под Новый год со старшим артиллеристом и группой его комендоров, которые были посланы на берег за зеленью для праздничного декорирования корабля. Первоначально мы взобрались на крутую высокую гору, у подножия которой стояла в бухте вся наша эскадра. Подъем оказался весьма нелегким, но мы взбирались по ложбине оврага, прорытого горными дождевыми потоками. Часто приходилось подсаживать друг друга и по очереди втаскивать на следующую ступень. С высоты 1800 футов мы долго любовались красотой открывшейся панорамы, буйной растительностью, покрывавшей склоны и расселины горы, внушительным видом эскадры у наших ног и синевой далеких высот Мадагаскара, поднимавшихся на горизонте из-за холмистых берегов Носси-Бе. Спустившись обратно к берегу, где океан тысячелетиями работал над полировкой гигантских валунов, сброшенных вниз потоками, мы с высоты прибрежных скал любовались сказочной красотой морских глубин. Фантастические кораллы переплетались с пышной подводной флорой Индийского океана, мелькали разноцветные рыбки. Морские звезды, губки и раковины устилали песчаное дно.

Перед возвращением мы нарезали пышных пальмовых листьев всех видов, срубили молодую пальму с гордой кроной и набрали гирлянды лиан и вьющихся растений, ветви фикусов, померанцев и магнолий, а также выкопали с корнем несколько молодых юкк, драцен и лапчатых кактусов. Еле дотащили на своей шестерке до корабля все это богатое убранство. А когда в кают-компании и в кормовых казематах разостлали красивые ковры из красного бобрика, повесили хранившиеся в подшхиперской кладовой шелковые драпри и занавески, а переборки убрали тропической зеленью, то стало так чисто и уютно, что сразу все повеселели.

Наш трюмный механик Румс принес в кают-компанию настоящую елочку, убранную праздничными украшениями. Когда стемнело, свечи зажгли и все, танцуя, веселились как дети.

5 января. Стоянка эскадры в здешних водах начинает затягиваться. Время проходит бесплодно для боевого обучения. В составе эскадры есть несколько кораблей, которые еще не сделали ни одного выстрела. До сих пор также не начинались подготовительные работы по приведению кораблей в боевое состояние. Непреодолимой помехой служит усиленный запас угля, размещенный в батарее, на полах кочегарок и в проходах

нижней палубы.

Даже для физического отдыха личного состава условия оказались малоблагоприятными. Изнурительные погрузки угля отняли у людей и тот небольшой досуг, который должна была принести стоянка. Команды всех броненосцев непрерывно посылают для работ на транспорты, где не хватает своего состава. Пришел вспомогательный крейсер «Урал», вооруженный из купленного германского парохода. Он должен принять 3600 тонн угля, а погрузку на него производят главным образом наши команды.

Наши отставшие крейсера собираются очень вяло. Пока только пришли вооруженные германские пароходы «Урал», «Терек» и «Кубань». Но мы до сих пор не имеем сведений, где в данное время находятся запоздавшие крейсера «Олег» и «Изумруд» с двумя миноносцами, а также вспомогательные крейсера «Днепр» и «Рион», вооруженные из числа пассажирских пароходов Добровольного флота.

Вследствие отсутствия организации русской агентуры на берегу наши суда с трудом разыскивают друг друга в этих водах. Стоит только вспомнить, сколько волнений нам пришлось пережить, пока удалось соединиться с Фелькерзамом. Теперь выясняется, что «Терек» долго стоял в Диего-Суарец, не зная, где эскадра, пока его не нашел «Роланд». Некоторые наши угольщики бродят неизвестно где.

Между тем, судя по газетам, японцы за истекший месяц развернули деятельную подготовку к встрече с нами. Ими уже выслана разведывательная летучая эскадра из крейсеров и миноносцев с транспортами к проливам Зондского архипелага, а их вооруженные пароходы, повидимому, появились даже в водах Мадагаскара, о чем последние дни усиленно циркулируют слухи.

Высылка же вперед для боя с нами броненосных кораблей маловероятна и была бы нецелесообразна, так как им выгоднее ждать подхода наших главных сил у своих берегов, которые мы не можем миновать на пути к Владивостоку, единственной нашей базе в водах Тихого океана. Очевидно, сведения о выходе броненосцев в Индийский океан распространялись из японских источников, чтобы тревожить нас и вводить в заблуждение.

Что касается состава наших сил, а также причин, задерживающих их продвижение на Восток, то японцы, наверное, имеют самые точные сведения. В этом им достаточно помогает русская печать, усиленно дебатирующая вопросы, связанные с морскими операциями. Выход 2-й эскадры из России, гулльский инцидент приковали всеобщее внимание к морскому театру войны.

Зато мы находимся в полном неведении, какие японские корабли вышли из строя за время артурской блокады. Вчера во французских газетах появились сенсационные сведения, что под Порт-Артуром погибли броненосцы «Шикишима», «Яшима» и броненосный крейсер «Асама», а броненосец «Миказа» на год выведен из строя, так как имеет множество пробитых броневых плит. Однако эти известия ничем не подтверждаются. Вполне возможно, что их распускают сами японцы с целью ввести нас в заблуждение, а затем встретить нашу эскадру всем своим флотом в полном составе.

Достоверно только, что броненосец «Севастополь» в боях на артурском рейде потопил два или три японских миноносца. Известно и то, что лучший крейсер владивостокского отряда «Громобой» на камнях распорол себе днище, т. е. получил повреждения, аналогичные полученным крейсером «Богатырь» в начале войны. В боеспособном состоянии остается только крейсер «Россия». Владивостокский отряд, как и артурская эскадра, сошел на нет. Следовательно, нам не приходится более рассчитывать на подкрепление эскадры даже оставшимися кораблями первой эскадры из владивостокского крейсерского отряда.

Глава XXVI. Первая почта из России

7 января. Позавчера в жизни эскадры произошло событие, на время вытеснившее все прочие вопросы и взволновавшее всех: получен первый транспорт почты, направленный Гинзбургом по маршруту эскадры с французским пароходом общества «Мессажери маритим». Я сразу получил семь писем и пачку газет, кончая 16 ноября. Конечно, газеты утеряли свежесть текущих новостей. Что же касается личных писем из дому, то их ценность нисколько не утратилась от того, что на них стоит дата 16 ноября вместо 6 января.

Все данные, почерпнутые нами из газет и писем, проливают новый свет на то, что происходило в морских сферах после выхода эскадры из Либавы. Когда рассеялась сенсация, вызванная нашим столкновением с английскими рыбаками, общественное внимание сосредоточилось на вопросе о целях посылки 2-й эскадры. Эта тема стала самой злободневной и широко дебатировалась в печати. Но особую остроту она приобрела после выступления на страницах «Нового времени» капитана 2-го ранга Кладо, который написал ряд статей под заголовком: «После ухода 2-й Тихоокеанской эскадры». Теперь мы, наконец, получили возможность прочесть эти статьи и оценить их по достоинству.

Заявляя, что попытка покупки аргентинских и чилийских

крейсеров оказалась дутым и авантюрным предприятием, которое окончательно провалилось, Кладо выдвигает требование немедленного усиления эскадры Рожественского всеми боеспособными кораблями Балтийского и Черноморского флотов.

Но если глубже вдуматься в характер и мотивы выступления Кладо, то все-таки создается впечатление, что он не сделал правильных и убедительных выводов из критического анализа военного положения. Пока Кладо подвергает беспощадной критике всю прошлую деятельность Морского министерства, приведшую к печальным результатам, ход войны на море с Японией, пока он вскрывает порочную систему управления флотом, ему трудно возразить. Но когда он переходит к предлагаемой им программе мероприятий, то сразу вскрывается, что он не решается сделать правильные выводы из всей своей критики. Кладо делает вид, будто еще верит в возможность победы над Японией при условии выполнения намечаемой им программы усиления 2-й Тихоокеанской эскадры. Отвергая «авантюры» и требуя холодного и трезвого расчета, он ищет выхода из безнадежного положения, в которое поставлен Рожественский, обязанный разрешить непосильную для него задачу «овладения морем».

Какой же выход находит Кладо? Прежде всего он требует немедленной отправки в качестве подкреплений Рожественскому всех боеспособных кораблей из Балтийского моря. Реально может стоять вопрос об отправке кораблей, вступивших в строй с 1881 года. Учитывая, что в эскадру уже включены такие устарелые корабли, как броненосцы «Сисой» и «Наварин» и броненосные крейсера «Адмирал Нахимов» и «Дмитрий Донской», на тех же основаниях можно было бы присоединить эскадренные броненосцы «Николай I» и «Александр II», вступившие в строй в 1888 и 1887 гг., и три броненосца береговой обороны: «Генерал-адмирал Апраксин», «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин». Последние три корабля по 4200 тонн введены в строй в 1894–1895 гг. Всего — пять броненосцев с общим тоннажем 30 600 тонн, с четырьмя 12-дюймовыми и одиннадцатью 10-дюймовыми орудиями.

Из крейсеров могли бы подойти сверстники «Дмитрия Донского» — броненосные крейсера «Владимир Мономах» и «Память Азова», а также бронепалубный крейсер «Адмирал Корнилов». Тоннаж трех старых крейсеров — 18500 тонн, а всего из состава Балтийского флота можно было бы присоединить 8 единиц с тоннажем 49 100 тонн.

Кладо, однако, понимает, что эти 8 единиц не могут иметь серьезного боевого значения и годятся лишь для вспомогательных

и прибрежных операций после одержанной победы. Присоединение этих устарелых кораблей даже может оказать вредное влияние на комплектацию боевой колонны. Вопрос о включении их в состав 2-й эскадры поднимался при вооружении ее в Балтийском море, но был решен отрицательно самим Рожественским.

Учитывая слабую сторону этого предложения и стремясь усилить основные боевые силы для решающего эскадренного боя, Кладо судорожно хватается за идею присоединения к эскадре Рожественского лучших кораблей Черноморского флота. Однако, хотя этот флот включает восемь броненосцев и два новых бронепалубных крейсера, однотипных с крейсером «Олег», Кладо при всем желании усилить Рожественского находит возможным включить в дополнительный отряд только три эскадренных броненосца — «Князь Потемкин Таврический», «Три святителя» и «Ростислав», а также два бронепалубных крейсера — «Кагул» и «Очаков». Эти пять кораблей имеют тоннаж 46 840 тонн и располагают вооружением: восемь 12-дюймовых, четыре 10-дюймовых, тридцать два 6-дюймовых и четыре 120-миллиметровых орудия, т. е. 12 тяжелых и 36 средних орудий.

Несомненно, присоединение пяти черноморских кораблей имело бы большее значение, чем восьми балтийских. Гораздо большее значение могло бы иметь ускоренное окончание постройки в Балтийском море пятого броненосца типа «Суворов» — «Слава». Но для присоединения его к эскадре Рожественского пришлось бы задержать выход 2-й эскадры с Мадагаскара до осени 1905 года.

Только при пополнении эскадры всеми перечисленными кораблями, по мнению Кладо, она приобрела бы некоторые шансы на успех.

Итак, все надежды приходится возлагать на выход черноморской эскадры адмирала Чухнина. Но верит ли сам Кладо в осуществимость этого плана и искренно ли он выдвигает эту меру в качестве «последней соломинки» для спасения положения? Не является ли эта ставка на черноморские корабли еще большим самообманом, чем погоня за южноамериканскими крейсерами? Ведь Кладо — не наивный мичман. Он прекрасно понимает ту политическую ситуацию, в которой сейчас очутилась Россия. Он ведь, несомненно, реально представляет себе те грандиозные трудности, которые должна будет встретить русская дипломатия при попытке преодолеть узы Берлинского трактата 1879 г., исключающего право прохода русских боевых кораблей через черноморские проливы.

Но если присоединение черноморских кораблей оказывается

неосуществимым, то что может изменить на театре войны посылка отряда из восьми старых и маломощных балтийских кораблей? Ясно, что балтийское старье только свяжет действия современных кораблей эскадры Рожественского и увеличит количество трофеев неприятеля. Этот мрачный вывод вытекает из рассуждений самого же Кладо. Зачем же тогда он выдвигает такую программу, первая половина которой явно невыполнима, а вторая без первой теряет всякий смысл? Из разбора этой программы Кладо напрашивается вывод, что у него в конце концов не хватило мужества назвать вещи своими именами и перед всей страной без всяких уверток заявить, что Россия уже более не располагает достаточными силами, а поэтому дальнейшая борьба с Японией получает безнадежный характер.

Вопрос о соотношении боевой силы двух флотов далеко не исчерпывается численностью кораблей, их тоннажем и артиллерийским вооружением, и Кладо это хорошо знает. Все его расчеты явно пристрастны в пользу России. Он академически сравнивает русские и японские корабли, принимая их с теми элементами, с какими они значатся в последнем издании «Справочной книжки военно-морских флотов».

Но Кладо сам был в составе штаба командующего 2-й эскадрой, а потому ему из личного опыта доподлинно известно, насколько действительная боевая сила наших кораблей ослаблена их внутренним состоянием. Какими коэффициентами можно оценить моральное состояние личного состава, отсутствие полноценного боевого опыта, влияние перегрузки кораблей и техническую неисправность вооружения и механизмов? Если же учесть все трудности похода огромного флота, лишенного своих промежуточных баз, и противопоставить печальному состоянию эскадры Рожественского все стратегические преимущества флота адмирала Того, ожидающего противника у собственных берегов, то не останется никакого сомнения, на чью сторону должен склониться успех при открытом единоборстве.

Пока же Кладо за весь свой патриотический пыл заработал лишь гауптвахту. После ареста он потребовал суда над собой «за неправильное толкование действий высшего начальства», в противном же случае он грозит вынести на суд общественного мнения всю политику Морского министерства. В довершение супруга адмирала Рожественского выступила в печати с письмом, выражающим сочувствие Кладо, и обратилась к обществу с призывом поддержать человека, понимающего положение дел, усилия которого разбиваются о стену казенного равнодушия. На эскадре существует предположение, что письмо супруги Рожественского появилось в печати не без его ведома и, во всяком

случае, вполне отвечает его собственным настроениям.

В то время как там, в далекой России, начинают прорываться вешние воды через сковывающий их лед, мы попрежнему изнемогаем от жары и угольных погрузок. Вчера нам вторично было приказано догрузиться углем до нормы в 2360 тонн, так как за время стоянки мы израсходовали только на текущие нужды корабля до 300 тонн. Кроме того, были приняты полные запасы на три месяца всех расходных материалов и продовольствия: муки, сахару, водки, консервов, масла и прочих продуктов. Для обеспечения корабля свежим мясом было приобретено 16 быков и 2 коровы, так что теперь будем иметь настоящее коровье молоко. Закуплено много кур и разной птицы.

Броненосцы типа «Суворов» перегружены на 3200 тонн и не смогут развить более 14 узлов, хотя на пробе при нормальном углублении давали в согласии с проектом до 18 узлов. Днища и борта кораблей обросли ракушками и бородой из водорослей, что также должно снижать их скорость.

Боевые корабли используются как транспорты и принуждены таскать в своих трюмах все расходные грузы и сверхкомплектные запасы из-за опасения лишиться в любой момент своего вспомогательного обоза. Даже самый низкобортный броненосец «Наварин» навалил в трюмы и на палубы 1800 тонн угля и осел так, что стал похож на монитор береговой обороны.

А наша кокетливая «Светлана» взяла 1100 тонн при нормальном запасе всего 400 тонн. На ней засыпана даже нарядная кают-компания, которая славилась на флоте своей шикарной отделкой, когда служила яхтой для генерал-адмирала Алексея Александровича. «Светлана» стала небезопасной для плавания. Она кренится на борт до 4° при спуске парового катера. Быстроходный «Жемчуг» также перегружен выше всякой меры и едва ли дает даже 20 узлов, тогда как рассчитан на 24.

В последние дни эскадра пополнилась вспомогательными крейсерами «Урал», «Терек» и «Кубань». Эти большие океанские пассажирские пароходы, приобретенные в Германии, имеют ход до 18 узлов и вооружены 6-дюймовыми орудиями, поставленными открыто на палубе. «Терек» и «Кубань» имеют по пяти 6-дюймовых и пяти 3-дюймовых орудий, а «Урал» вооружен тремя 6-дюймовыми и пятью 3-дюймовыми, но зато на нем оборудована самая сильная станция беспроволочного телеграфа. Эти вспомогательные крейсера берут запас угля по 5 тысяч тонн. «Урал» прошел путь от Дакара до Мадагаскара без пополнения запаса топлива.

Когда к эскадре присоединятся крейсера «Олег» и «Изумруд», а также вооруженные «добровольцы» «Рион» и «Днепр», то

составится довольно значительный отряд бронепалубных и вспомогательных крейсеров.

По количеству броненосцев мы будем иметь даже некоторый перевес: пять новых кораблей и три старых, включая крейсер «Нахимов», против четырех японских. Но нам нечего противопоставить восьми первоклассным японским броненосным крейсерам. Наши старички «Нахимов» и «Донской» не могут серьезно идти в расчет. Отсутствие дивизии современных броненосных крейсеров было и остается наиболее уязвимым местом в комплектации нашей боевой эскадры.

Что же касается минного флота, то здесь японцы имеют подавляющее превосходство. Против наших девяти мореходных миноносцев они располагают тридцатью более сильными и до 40 миноносками, годными для действий у берегов и в узких проливах.

Глава XXVII. Период дождей. Учебные стрельбы. Сообщения из России

8 января. Продолжаем стоять на рейде у острова Носси-Бе. Погода резко изменилась. Стало пасмурно, небо задернуто пеленой сплошных серых облаков, моросит мелкий дождик, а по ночам налетают шквалы с тропическими ливнями. Хотя солнце и. не показывается, но жара от этого не уменьшилась. Ощущение — как в горячей бане на полке или в душной оранжерее, насыщенной парами перегретого воздуха. На берег из-за грязи ездить нет никакого желания. Глинистая почва превратилась в жидкое месиво, в котором тонет нога по щиколотку, как только свернешь с шоссе на лесные тропинки.

Впрочем, сегодня я все-таки проехал на пристань, чтобы развлечься хотя бы на два — три часа после недельного сидения на корабле. Из-за дождя пришлось укрыться в Кафе-де-Пари. Вместе с группой орловцев сидел на веранде и пил лимонад со льдом. Возвращаясь на «Орел», заметил силуэты наших крейсеров «Урал», «Терек» и «Кубань», входивших на рейд после разведки в океане.

Сейчас погрузкой угля занят только один транспорт «Корея». На ней работает сборная команда со всех кораблей по 50 человек с офицером от каждого броненосца.

9 января. Дождь зарядил не на шутку; никакого улучшения погоды не предвидится. Эскадра стоит без движения, ничем путным не занимаясь. Офицеры или ездят на берег играть в макао, или ссорятся из-за вахт, дежурств и очередей при посылке на погрузочные работы.

Из штаба доходят слухи, что эскадра будет задержана на Мадагаскаре, пока соберутся все запоздавшие и дополнительные отряды судов. В таком случае, возможно, придется простоять здесь до весны. А японцы уже сейчас в связи с нашим длительным пребыванием здесь протестуют против постоянного нарушения Францией условий нейтралитета, угрожая ей чуть ли не войной. Из штаба передают, будто Франция ответила, что эскадра стоит вдали от Мадагаскара и с берегом сношений не имеет. Это остроумно, так как мы приютились под берегом Носси-Бе, а не Мадагаскара.

12 января. Завтра после продолжительной двухнедельной стоянки наши боевые корабли выйдут в океан для упражнений в эволюциях, а может быть, и для учебной стрельбы. Часть крейсеров и все транспорты останутся на рейде.

С наступлением периода дождей стало так же хмуро и серо, как в Петербурге осенью в сентябре. Чуть не каждый час сквозь тонкую кисею назойливого мелкого дождика внезапно прорывается исступленный ливень, и тогда на несколько минут исчезает с глаз все окружающее. Даже смежные корабли на рейде скрываются за сплошной завесой водяных струй. Грозы в горах прекратились. Но иногда к вечеру небо неожиданно очищается от туч, и тогда солнце сопровождается изумительными эффектами игры красок и светотени.

Суда эскадры занимаются сбором дождевой пресной воды с помощью тентов, натянутых над открытыми палубами. «Камчатка» за два дня собрала 150 тонн. Если предположить, что это количество было распределено сплошь по всей верхней палубе, то и при этом допущении получится, что дождевых осадков за два дня выпало на 4 дюйма, или 100 миллиметров.

В последних приказах за вчера и сегодня адмирал подробно сообщал для сведения офицеров и команд, какие приготовления проводят японцы к нашей встрече. У островов Зондского архипелага они заняты постановкой минных заграждений в проливах и исследованием бухт, в которые возможен заход эскадры, охотятся за нашими угольщиками, организуют наблюдательные береговые посты и заняты сборкой подводных лодок. Их добровольцы и разведчики под коммерческим флагом уже были замечены французами в водах Мадагаскара, а по слухам, японские шпионы и агенты имеются даже в Носси-Бе.

Чтобы парализовать усилия противника, стремящегося нанести вред эскадре до решительного боя, адмирал требует особой бдительности при несении сторожевой и дозорной службы. Он приказывает командирам «не посылать на судовых миноносках неопытных юношей; на вахте следить за всеми

проходящими шлюпками, останавливать подозрительных и не пускать посторонних людей с берега на суда, так как японские агенты уже нанялись к нашим поставщикам».

Далее — запрещается бросать за борт ящики, пустые бочки, чтобы в бухте не было плавающих предметов, которые мешают следить за поверхностью воды.

Вчерашний приказ адмирала содержит руководящие указания по артиллерийской подготовке эскадры. На кораблях есть полуторный комплект снарядов. Этим исчерпываются все наличные боевые ресурсы эскадры. На транспортах снарядов нет, и пополнить их нельзя, а потому в предстоящих боевых действиях надо крайне осмотрительно расходовать снаряды. В приложенной к приказу инструкции даны указания относительно способа ведения пристрелки и выбора цели в неприятельской колонне, а также даны правила эскадренной стрельбы по указанному флагманскому неприятельскому судну.

Полученный сегодня приказ адмирала начинается словами: «На крейсере «Нахимов» среди верных слуг царских завелись холуи японские, которые темными слухами смутили всю команду. С виновными будет поступлено по всей строгости закона». Арестовываются домашним арестом с исполнением обязанностей ротные командиры — лейтенанты (5 человек), а все фельдфебели смещаются с оклада (следует перечень). Эти меры будут продолжены, пока не найдут виновных. Событие на «Нахимове» оказалось для всех неожиданностью. В чем заключалась там «смута», пока никто не знает.

Во втором приказе даны указания по поводу назначенной назавтра артиллерийской учебной стрельбы. К выходу назначены все броненосцы, кроме «Сисоя», а также три крейсера.

14 января. Учебные стрельбы. Вчера в 8 часов утра, после 18-дневной стоянки на якоре, эскадра в первый раз вышла из бухты Носси-Бе в океан несколько размяться и пострелять.

В составе колонны 10 кораблей: 4 броненосца 1-го отряда, «Ослябя», «Наварин» и «Нахимов» из 2-го отряда и «Алмаз», «Аврора», «Донской» из числа крейсеров. В колонне были все три флагмана.

При съемке с якоря задержался «Нахимов»: у него свалился за борт человек. Крейсер приспустил флаг, сделал выстрел из пушки и вышел из строя. Матроса спасли. Эскадра удалилась от берегов Мадагаскара миль на 20. Две французские миноноски в качестве почетного конвоя хлопотливо кружились вокруг эскадры до выхода ее из территориальных вод. В открытом океане был замечен пароход с трубой на корме. При сближении оказалось, что это наш рефрижератор «Эсперанца», который вышел

выбросить в море протухшие мясные туши, испорченные вследствие неисправности холодильной установки.

Выйдя на океанский простор, адмирал приказал «Александру», «Орлу», «Наварину» и «Нахимову» сбросить заранее приготовленные пловучие щиты, окрашенные суриком. Колонна из 10 кораблей ходила вокруг щитов, держа их в центре циркуляции. Расстояние выдерживалось от 6 до 30 кабельтовых. Пристрелку открыл «Ослябя». Его снаряды сразу легли очень близко к щиту. Сигналом он показал найденное расстояние. Вслед за этим и остальные суда после пристрелки из 6-дюймовых орудий открыли беглый огонь всем левым бортом.

Управление стрельбой велось из боевой рубки.

«Орел» за время учения успел сделать 9 выстрелов из 12-дюймовых башен и до 30 выстрелов из 6-дюймовых башен практическими снарядами. Результаты первого опыта на «Орле» получились весьма незавидные. Несколько лучше стреляли 12-дюймовые орудия.

Эскадра сделала с перерывами пять галсов вокруг щитов. Погода была тихая и ясная, так что стрельба велась при самых благоприятных условиях. Наилучшие результаты показали старые корабли «Ослябя» и «Наварин».

В 6 часов, после ряда эволюционных учений, вернулись на рейд Носси-Бе. Крейсера, закончившие стрельбу раньше броненосцев, ушли вперед эскадры.

На «Орле» при возвращении упало давление пара из-за плохого качества угля, и мы отстали от передних кораблей. Несмотря на то, что в строй было введено 12 котлов из 20, мы не могли развить более 11 узлов.

После возвращения корабли заняли места на рейде в новом порядке, причем «Орел» оказался мористее всех броненосцев. «Жемчуг» стал впереди «Орла» в колонне крейсеров. Флаг-офицер штаба во время отсутствия эскадры расставил на рейде вешки для обозначения новых мест кораблей. Но при постановке, равняясь по вешкам, броненосцы чуть не перетаранили друг друга. Пришлось заново менять диспозицию кораблей. По возвращении узнали новость, исходящую от немецкого угольщика, о захвате в Средиземном море нашими крейсерами немецкого парохода с грузом в 260 полевых орудий для японской армии.

Наши крейсера выслеживали этот пароход на всех путях. «Урал» семь дней крейсировал в Атлантическом океане по курсу, ведущему к мысу Горн. Пароход будто бы переменил название и поставил фальшивую трубу.

Завтра адмирал предполагает выйти с «Жемчугом» и миноносцами для обучения совместным эволюциям.

Сегодня в последних французских газетах есть сообщения о событиях в России. Министр внутренних дел Святополк-Мирский, разыгрывавший либерала и проводивший политику «доверия» к обществу, уже оказался «не ко двору» и был вынужден подать в отставку. В Петербурге снова активизировалась реакция. В ответ на это начались большие волнения на заводах.

Огромные массы рабочих двинулись для манифестации к Зимнему дворцу, где находился тогда царь. По приказу царя против них было применено огнестрельное оружие. По сообщениям газет, во время побоища на улицах Петербурга было убито больше тысячи рабочих, более двух тысяч ранено. Таковы ошеломляющие сведения о последних событиях на нашей далекой Родине.

Неспокойно и у нас на эскадре. Сегодня дошли некоторые подробности о выступлении матросов крейсера «Нахимов». Команда на крейсере была возмущена командиром, который держит ее со времени выхода из Кронштадта на сухарях, так что матросы совсем не видят свежего хлеба. Командир не считает нужным принять меры, чтобы обеспечить нормальное питание своих людей. Команда, потерявшая терпение, стала во фронт и потребовала командира. Он вызвал караул наверх, но караул не вышел. Это и послужило поводом для грозного приказа адмирала от 12 января «о слугах царских и холуях японских».

Обер-аудитор Добровольский передал мне, что адмирал намерен воспользоваться этим эпизодом, чтобы устроить военный суд над «изменниками» по всем правилам судебного ритуала и нагнать страху на другие корабли.

15 января. Сообщения из России о кровавом побоище в Петербурге. Вчера французскими местными газетами получены новые телеграммы, подтверждающие кровавую расправу с рабочими в Петербурге. Еще не ясно, по какому поводу произошло столкновение народных масс с войсками, но все данные говорят о событиях колоссального размаха. На этот раз все произошло не в глухой провинции, не на окраинах России, а в самом центре страны, на Дворцовой площади у Зимнего дворца, на глазах у Европы и всего цивилизованного мира.

Доходящие до нас отрывочные вести о развертывающихся в России событиях все более убеждают в том, что народные массы, веками гнувшие спину перед «богом установленной властью», пробуждаются от сна и начинают сознавать, кто является их настоящим врагом.

Все сообщения об ужасной расправе с безоружной народной массой на Дворцовой площади, Невском и улицах Петербурге сегодня сполна подтверждаются. Говорят, что вчера адмирал

получил через Диего-Суарец огромное шифрованное послание из Морского штаба, касающееся последних питерских событий. Телеграммы были доставлены одной из двух французских миноносок, находящихся в Носси-Бе и «ведущих наблюдение» за поведением нашей эскадры. Фактически же они на побегушках у Рожественского и исполняют разные «деликатные» поручения.

Сведения о народных волнениях на Родине пока не дошли до команды.

Последние дни в кают-компаниях кораблей эскадры главной темой разговоров сделались вопросы внутренних событий России. Над вопросами внутренней политики невольно приходится задумываться даже тем, кто до сих пор упрямо отмахивался от необходимости разобраться в происходящих на Родине событиях, заявляя, что «армия должна быть вне политики».

18 января. Продолжение учебных стрельб. Сегодня вторично вышли из Носси-Бе в океан для учебных стрельб. Результаты первого опыта оказались настолько скандальными, что адмирал не преминул по этому поводу выпустить приказ, в котором зло высмеивал эскадру и ее личный состав. Слова приказа лаконичны, но попадают в самое больное место. И действительно, есть над чем призадуматься. Ведь эскадра готовится идти в смертный бой, а стрелять и маневрировать совершенно не умеет.

В прошлый раз, чтобы дать возможность кораблям сбросить щиты, адмирал поднял сигнал: «Из кильватерной колонны перейти «всем вдруг» в строй фронта на 8 румбов влево». Но после поворота эскадра представляла картину не боевого построения, а стада баранов, идущего вразброд. Началась стрельба, и тогда вскрылось, что боевая подготовка никуда не годится. Огонь велся без всякой системы, так как из боевой рубки расстояние по башням и казематам во-время не передавалось. Так, наша правая кормовая 6-дюймовая башня на циферблате имела показание 11 кабельтовых и стреляла при соответственном угле возвышения, тогда как действительное расстояние было в тот момент 24 кабельтова. Левая носовая башня с первого же выстрела лишилась подачи, ввиду того, что у нее заела нория и не шла ни взад, ни вперед. Пришлось таскать снаряды из правой башни через палубу, открыв броневые двери обеих башен.

Комендоры чрезвычайно волновались при стрельбе. Один наводил пушку 40 минут, но так и не смог сделать ни одного выстрела.

Но особенно плачевно то, что совершенно не удавалось управлять огнем. Старший артиллерист, находившийся в боевой рубке, не мог добиться, чтобы башни и казематы без замедления стреляли по его приказу. Или приказание не доходило до орудия,

или башня почему-либо оказывалась не готовой к выстрелу.

На сегодняшнее учение эскадра вышла в полном составе, кроме «Жемчуга» и миноносцев, оставшихся охранять рейд. Первым вышел в открытый океан разведочный отряд: «Светлана», «Урал», «Терек» и «Кубань». За ними снялся сначала первый отряд броненосцев, а затем и второй. В арьергарде остался второй отряд крейсеров: «Алмаз», «Аврора» и «Донской». Всего 15 вымпелов.

Первый отряд крейсеров ушел на горизонт для разведки и эволюции. В 11 часов надвинулась полоса дождя и тумана. В 12 часов, перейдя из строя кильватера в строй фронта, сбросили щиты, пробили тревогу и с 20 кабельтовых открыли огонь по щитам. Начали стрельбу флагманские корабли: сначала «Суворов», за ним «Ослябя».

За время этого учения «Орел» успел сделать: 7 выстрелов из 12-дюймовых, 37 выстрелов из 6-дюймовых, 34 выстрела из 3-дюймовых, 112 выстрелов из 47-миллиметровых орудий.

При пасмурной погоде было очень трудно рассмотреть всплески снарядов. Временами казалось, что снаряды ложились близко к цели, но когда «Орел» по окончании учения поднял свой щит, то в нем не оказалось ни одного попадания. И на этот раз наши «старички» из своих старых орудий дали лучший результат, чем новые броненосцы. «Суворов», повернув на обратный курс, стрелял по щитам через свои корабли.

На возвратном пути у «Бородино» потекли два котла. На нем сел пар, и он начал отставать, но не потрудился предупредить «Орел» об уменьшении хода. Чуть не произошло столкновение. «Орел» занял место «Бородино», которому адмирал выразил свое особое неудовольствие и объявил, что на неделю лишает офицеров права съезжать на берег. Последняя мера со стороны адмирала носит издевательский характер: он наказывает свои броненосцы, как институток в пансионе.

В конце учения был сигнал: «Завтра эскадра снимается в 6 часов утра, кроме «Жемчуга» и миноносцев». Вероятно, снова будем продолжать артиллерийское учение. Был также второй сигнал: «Бородино» и «Нахимову» быть готовыми дать 18 узлов хода». Последнее распоряжение надо отнести к числу адмиральских издевательских шуток. Всем понятно, что оба корабля в своем перегруженном состоянии в лучшем случае могут развить не более 13–14 узлов.

Сегодня на обратном пути в Носси-Бе «Орел» делал 85 оборотов, а крайний предел для наших механизмом 109 оборотов. Между тем при этом удалось развить ход всего 11 1/2 узлов. Сказываются перегрузка в 3 тысячи тонн и обрастание подводной части.

Судя по расходу пара, «Орел» не сможет развить более 100 оборотов. Так как на один узел приходится 8 оборотов, то его предельный ход получается не свыше 13 1/2 узлов, тогда как в Кронштадте на пробе он развил 18 узлов, а «Бородино» дал 16 1/2.

В местных газетах продолжают появляться краткие заметки о событиях в России. По последним французским сообщениям, в Петербурге во время уличного кровопролития на Васильевском острове, за Нарвской заставой и на других окраинах города были сооружены баррикады, которые войскам пришлось брать штурмом и разбивать артиллерией. Царское Село и Петергоф укреплены, как крепости, и охраняются войсками. Правительство после расправы пробует снова применить политику туманных обещаний, но ему уже никто не верит.

Внутренние события в России совершенно заслонили интерес к ходу военных операций. На 2-ю эскадру печать и общество махнули рукой. Рожественский предоставлен самому себе.

21 января. Утром 19-го в третий раз эскадра выходила на учебную стрельбу в прежнем составе. Учения протекали по старой программе, придерживаясь системы «азбуки для начинающих». Погода была ясная, щиты были хорошо видны, но временами налетали ливни.

На этот раз стрельба протекала с более успешными результатами. «Ослябя» открыл пристрелку, положив три снаряда у самого щита, и показал расстояние. Его подхватил «Орел» и успел сделать несколько удачных выстрелов правым бортом.

«Суворов» сделал галс вокруг щита, повернув обратно, обрезал корму «Донского», который шел хвостовым в кильватерной колонне.

После поворота «Орел» перенес огонь на левый борт, быстро нащупал цель и успел выпустить два 12-дюймовых и четыре 6-дюймовых снаряда почти в самый щит. Дальнейшая стрельба велась левым бортом. Средняя 6-дюймовая башня, где не было офицера, сделала 13 выстрелов, но все без толку. У нее оказался испорченным боевой указатель.

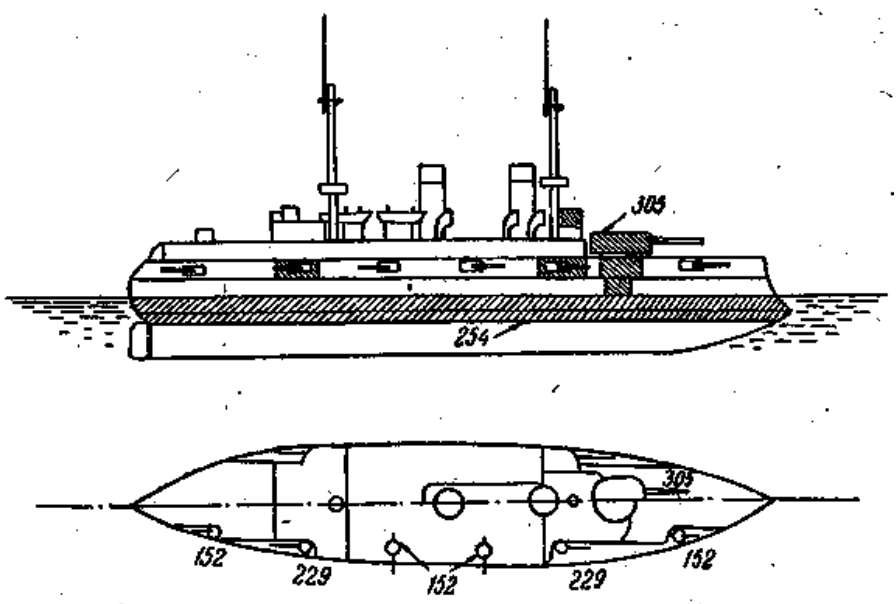
На «Орле» перед началом стрельбы лопнула паровая труба от девятого котла в первой кочегарке. Кочегары выбежали наверх. Паром никого не обожгло. Кочегарный старшина Минаев надел на голову мешок, спустился по шахте вниз и закрыл стопорный клапан от котла. Эта авария повторяется на «Орле» уже несколько раз из-за хрупкости материала латунных паровых труб.

Вчера в Носси-Бе пришел очередной рейсовый пароход компании «Мессажери маритим» и доставил почту из России, кончая 7-м декабря. Мне достались два письма и две пачки газет.

Пароход на днях уходит обратно в Европу и заберет с собой почту с эскадры.

Полученные русские газеты отстали от сегодняшнего дня на полтора месяца, а потому в них еще не отразились революционные события в Петербурге. Также нет никаких указаний и на задачи 2-й эскадры, вытекающие из обстановки на театре войны, определившиеся в связи с капитуляцией Порт-Артура и гибелью основных сил Тихоокеанской эскадры.

Получены из министерства достоверные сведения, что правительство утвердило решение начать подготовку 3-й эскадры для усиления состава эскадры Рожественского. Опубликованный состав кораблей, предназначенных к включению в эту дополнительную эскадру, вызвал самое горькое разочарование. В нее должны войти: устарелый броненосец «Николай I», выпуска 1888 г., три броненосца береговой обороны по 4200 тонн «Генерал-адмирал Апраксин», «Сенявин» и «Ушаков» (1894–1895 гг.), старый броненосный крейсер «Владимир Мономах», однотипный с «Донским», выпуска 1883 года. Эти пять слабосильных кораблей увеличивают разнотипность состава 2-й эскадры, не усиливая ее основного боевого ядра.



Броненосец «Николай I».

О выходе более новых и хорошо вооруженных черноморских броненосцев и крейсеров, как и следовало ожидать, нет никаких указаний.

22 января. Сегодня получен приказ адмирала: «К 29 января закончить все счеты с берегом, взять необходимые запасы с транспортов и быть готовыми к походу».

Куда и по какому маршруту идет эскадра — нет никаких сведений. Адмирал замкнулся, ведет деятельную переписку с Петербургом, но никого из окружающих не посвящает в сущность обсуждаемых вопросов.

«Олега» с группой крейсеров и отставших последних миноносцев все нет. Каждый день ждут, что он придет «завтра». Между тем французский почтовый пароход доставил транспорт почты, который был сдан в России на «Олег».

Разобщенные с внешним миром, мы питаемся запоздалыми сведениями, перечитываем полученные русские газеты, кончая 8-м декабря, и из них стараемся делать выводы, какие причины могли привести к кровавому побоищу 9 января в Петербурге.

Глава XXVIII. Будни эскадры

24 января. Адмирал намерен вернуть в Россию тихоходный и неисправный транспорт «Горчаков», входивший в отряд Фелькерзама. Представится новая оказия отправить своим родным подготовленные тетради дневника с описанием стоянки в водах Мадагаскара. Первые три тетради, охватывавшие плавание от Либавы до Мадагаскара, я послал в Россию с мичманом Бибиковым.

Вчера, пользуясь воскресным днем, я вместе с группой орловцев предпринял дальнюю прогулку вглубь острова. Мы бродили по побережью в лесных дебрях, заходили в поселки и на плантации, знакомясь с особенностями быта и культуры незнакомой страны. Пробираясь без всяких дорог, мы проходили овраги с густыми зарослями, рощи мангустан, с трудом пересекали лесные болота, заходили в деревушки арабов. Они любезно приглашали зайти и посмотреть их жилища. В хижинах чисто и уютно. Почти всюду мы видали на стенах, завешанных пестрыми материями, различные цветные плакаты, картинки с конфетных коробок и вырезки из журналов. Преобладали портреты, среди которых нам попались фотографии Вильгельма, русских генералов и каких-то епископов.

После этой дальней разведки вглубь острова вернулись окольными путями в город. В этот день по случаю праздника со многих кораблей были отпущены значительные группы команды.

Весьма характерный инцидент произошел вчера. Он свидетельствует о растущем обострении отношений между офицерами штаба и судовым составом кораблей. В распоряжение штаба «Суворова» с броненосца «Орел» был отправлен катер под командованием мичмана Шупинского. В катер сел лейтенант, флаг-офицер адмирала, который, вопреки общепринятому обычаю, не ответил на честь, отданную мичманом, и не подал ему руки. Развалившись на мягком сидении кормового помещения для пассажиров, он повелительно указал рукой на штурвал и распорядился: «Попрошу на руль».

Надо отметить, что офицер обязан стоять на штурвале только в присутствии царя или адмирала, а также в специальных случаях, требуемых службой. Мичман изумленно сказал: «Что? На каком основании?» — и встать на штурвал отказался. Тогда офицер штаба приказал пристать обратно к трапу «Суворова» и высадил мичмана, командовавшего катером.

Вся кают-компания «Орла» страшно возмущена поведением зазнавшегося штабного офицера и одобрила поведение мичмана,

хотя по уставу он был не дисциплинирован, так как «младший отвечает за правильное исполнение полученного приказания, а старший — за правильность отданного приказания».

Сегодня за утренним чаем в кают-компании старший офицер огласил ко всеобщему сведению следующий приказ адмирала:

«...Мичман броненосца «Орел» Шупинский, находя для себя унизительным, не исполнил приказания флаг-офицера, за что был изгнан с катера. Не отдаю под суд мичмана Шупинского только из-за его молодости и предписываю арестовать его на семь суток с часовым».

Кают-компания «Орла» пришла в волнение по поводу этого приказа и постановила реагировать на поведение флаг-офицера. Было решено выработать коллективное письмо, адресованное лично флаг-офицеру и осуждающее его поведение с точки зрения товарищеских традиций флота. Командир и старший офицер поставлены в известность об этом намерении.

25 января. Хотя адмирал и издал приказ быть всем готовыми к выходу для продолжения похода, но никаких реальных признаков предстоящего выхода в океан не заметно.

Пока продолжаются упражнения в стрельбах и эволюциях. С этой целью сегодня после шестидневного перерыва снова вышли для упражнений два отряда броненосцев и один отряд крейсеров. Вперед вышел разведочный отряд в составе крейсера «Светлана» и трех вспомогательных крейсеров. «Жемчуг» и семь миноносцев остались при главных силах. Охрана рейда Носси-Бе возложена на отряд транспортов и восемь минных катеров, взятых с броненосцев первого отряда и образовавших «второй вспомогательный минный дивизион». Он занимался эволюциями на рейде, атакуя немецкие угольщики.

Наши десять кораблей шли в строе кильватера и перед сбрасыванием щитов перестроились во фронт. На этот раз учение носило характер экзаменационной проверки достигнутых результатов. Адмирал поднимал позывные того корабля, который должен был открывать огонь, а все остальные должны были выжидать своей очереди.

«Ослябя», как и раньше, бил артистически: по второму выстрелу с дистанции в 25 кабельтовых — прямо в щит.

«Орлу» из крупных орудий пришлось сделать только четыре выстрела: два 12-дюймовыми и два 6-дюймовыми снарядами. Снаряды легли достаточно близко к цели. Зато отражение минной атаки «Орел» провел весьма бойко.

«Жемчуг» и миноносцы маневрировали, как в боевой обстановке. При стрельбе с больших дистанций они укрывались за линией броненосцев, как бы прячась от огня неприятеля, а при

отражении атаки устремлялись на линию огня. «Жемчуг», переходя с одного фланга на другой, смело обрезал нос «Суворову» и понесся прямо на щиты, не обращая внимания на то, что впереди море пенилось от падавших снарядов с «Бородино» и «Александра». При этом сам «Жемчуг» развил большую интенсивность огня.

Предыдущий опыт показал, что при недостаточной артиллерийской тренировке нашего состава комендоров такие смелые упражнения небезопасны. В одну из стрельб «Суворов», сделав поворот, оказался на траверзе «Донского» — хвостового корабля растянувшейся колонны. Шестидюймовый снаряд флагманского броненосца пронизал мостик крейсера, снес две леерные стойки, сделал выбоину в палубе и улетел на противоположный борт. Поблизости к месту его падения стояли десяток матросов и механик, наблюдавшие стрельбу. Чугунный практический снаряд не разорвался и поэтому не причинил судну большого вреда. Следующий снаряд упал у самого борта крейсера, но не задел его.

30 января. С 26 января стоим на якоре, ничего не предпринимая. Уголь таял, на «Орле» уже осталось только 1700 тонн, а не так давно было 2350 тонн. В ближайшие дни предстоит новая погрузка. «Орлу» придется принять до 800 тонн. Адмирал издал новые правила премирования за скорость погрузки. Каждому типу кораблей назначена твердая норма часовой погрузки. Для броненосцев первого отряда норма устанавливается в 60 тонн в час. Команда каждого корабля получает 30 коп. за погруженную тонну, если скорость погрузки превзойдет норму. При превышении нормы на 50% премия с тонны повышается до 60 коп.

Протест кают-компании «Орла» против поступка флаг-офицера С. вызвал целую бурю в штабе. Завязалась сначала переписка, а затем пошли личные переговоры, принявшие довольно острый характер. От «Орла» ведет переговоры лейтенант Гирс. Наш мичман Шупинский сидит в своей каюте под арестом.

Образ действий кают-компании «Орла» явился вызовом формальному уставу, был предусмотренным коллективным действием, а поэтому флаг-офицер старается перевести весь вопрос на почву чисто формальных моментов. Однако кают-компания своим письменным порицанием его действий почти достигла своей цели.

Случай с мичманом Шупинским взволновал всю эскадру и пробудил на других кораблях сочувствие принципу защиты товарищеских отношений морских офицеров без различия чинов

и служебного положения. Флаг-лейтенант С., любимец и доверенный адмирала, даже готов принести извинения нашему мичману, и тогда кают-компания «Орла» готова снять с него обвинение в нарушении традиций товарищества.

Почва этого конфликта — весьма скользкая, так как во всем инциденте косвенно замешан сам адмирал, который резкими выражениями своего приказа после рапорта флаг-офицера затронул самолюбие офицеров «Орла». Если Шупинский получит удовлетворение, то кают-компания «Орла» будет считать свою цель достигнутой.

Весь этот эпизод крайне характерен, так как в нем проявилась готовность офицеров к организованной борьбе против мертвого формализма. Однако штаб придерживается того мнения, что адмиралу необходимо в корне подавлять такие зародыши независимости суждений, ибо иначе «эскадра скоро явит примеры такого же внутреннего развала, как и вся Россия, на ней произойдут события, аналогичные тем, какие творятся на улицах Петербурга». Очевидно, таково мнение самого адмирала, которое штаб только повторяет.

На днях мы получили ядовитые приказы адмирала, характеризующие состояние дисциплины на госпитальном «Орле» и посвященные поведению сестер милосердия. Адмирал присутствовал на похоронах умершего на госпитальном корабле матроса и запечатлел свои наблюдения в следующем красочном описании церемонии:

«Команда, прислуга и сестры представляли из себя скопище разношерстного люда, пришедшего поглазеть на интересное зрелище... Сестры не присутствовали на отпевании, а со скучающим и равнодушным видом фланировали по спардеку в разнообразных костюмах и не выказали должной чуткости. При отпевании «святый боже» тащили ведро с помоями и чуть не облили рясу священника... Именем августейшей покровительницы общества Красного креста призываю сестер милосердия к порядку и уверен, что старший врач госпиталя Мультановский не откажет принять необходимые меры».

Адмирал не упустил случая лично сказать сестрам несколько «теплых слов», которые не попали в приказ. Но передавали, что одна из сестер, французская подданная, даже расплакалась от обиды.

За время затянувшейся стоянки в Носси-Бе вся эскадра имела возможность чаще и ближе видеть своего командующего и узнать его крутой нрав. В отношении своего штаба, командиров и офицеров адмирал без всякого стеснения позволяет себе не только резкости, но и самые крайние грубости, а матросов

избивает собственноручно.

Недавно был такой эпизод. Ночью в 3 часа после дождя команда «Суворова» была занята приборкой и лопатила палубу. Адмирал, страдающий бессонницей, поднялся на спардек и увидел, что один матрос сгоняет не вдоль досок, а поперек. Адмирал поднял рев и потребовал вахтенного начальника. Когда тот явился, адмирал набросился на него: «Вы что-нибудь видите здесь?» Тот ответил: «Так точно, ваше превосходительство, палубу лопатят». — «Нет, вы, значит, ничего не видите. Как лопатят?»

Выхватив у матроса дощатую лопатку, адмирал тут же стал бить его лопаткой по щекам, крича, что убьет его на месте, если еще раз увидит, что он лопатит поперек досок. Когда адмирал теряет самообладание, его зверская натура выявляется в своем настоящем свете. Только на зараженной почве российских крепостнических традиций и дикого хамства мог развиться такой зоологический экземпляр самодура, не знающего никакого удержу своему нраву.

26 января эскадра еще раз выходила на эволюции. Но стрельбы закончились, так как эскадра уже расстреляла весь свой запас практических снарядов. Адмирал ожидает прихода транспорта «Иртыш», на котором, по сведениям штаба, должна прибыть партия учебных снарядов, отправленная министерством.

Зато заметно, что практика похода и эволюционных учений не прошла безрезультатно. Несмотря на разнотипность судов, маневрирование на этот раз выполнялось достаточно четко. Суда делились на отряды, делали повороты, стопорили машины, расходились и сближались.

Наши четыре однотипных броненосца спелись друг с другом хуже, чем второй отряд старых и разнотипных кораблей. При некоторых эволюциях адмиральский корабль занимал место в хвосте колонны и командовал ею сзади, а «Орел» шел головным. Во время одного внезапного поворота «Суворов» и «Александр» столкнулись бортами, но столкновение, к счастью, обошлось без повреждений. «Орел» в этот момент в свою очередь чуть не наскочил на «Бородино», но успел дать полный ход назад, а «Ослябя» пролетел за самой кормой «Орла».

1 февраля. Приход «Олега». Сегодня утром эскадра в полном составе вышла поочередно в океан для встречи прибывших из России отставших крейсеров. По беспроволочному телеграфу «Олегу» было назначено время и место соединения. Отряды нашей эскадры разошлись в океане по всем румбам на поиски прибывающих судов.

В 9 часов на северном горизонте мы заметили шесть дымков. Все отряды быстро сближались к намеченному центру. Скоро мы

могли различить силуэты «Олега» и «Изумруда», за ними следовали трехтрубный «доброволец» «Рион» и двухтрубный «Днепр», а в хвосте отряда — два миноносца.

После ряда сложных эволюции вновь прибывший отряд разделился и вошел в состав формирований эскадры. «Олег» занял место в первом крейсерском отряде Энквиста в кильватер «Алмазу». «Рион» и «Днепр» вошли в разведочный отряд, возглавляемый «Светланой», который теперь будет насчитывать шесть крейсеров. «Изумруд» и два миноносца заняли положение на левом траверзе «Суворова».

При входе на рейд Носси-Бе «Изумруд» перешел на правый фланг, проводил адмирала до места, затем дал полный ход, сделал круг, прошел под кормой «Орла», обрезал нос «Жемчугу», на котором команда кричала ура своему прибывшему близнецу, и стал на якорь рядом с ним.

Вскоре вернулись шесть разведчиков под предводительством «Светланы» и стали в линию с «Жемчугом» и «Изумрудом», образовав завесу эскадры с моря из шеренги восьми легких крейсеров.

Теперь наша эскадра насчитывает: 7 броненосцев и броненосный крейсер «Нахимов», 10 бронепалубных, легких и вспомогательных крейсеров, 9 эскадренных миноносцев, 12 транспортов и вспомогательных судов, не считая немецких угольщиков. Сила — внушительная, но она значительно слабее того флота, который Россия сосредоточила в водах Тихого океана к началу войны.

В состав Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре и Владивостоке входили: 7 современных броненосцев, 4 броненосных крейсера, 5 бронепалубных крейсеров 1-го ранга, 2 легких бронепалубных крейсера 2-го ранга, 7 канонерских лодок, 2 минных крейсера, 2 минных заградителя, 2 вспомогательных крейсера, 1 госпитальный корабль, 30 миноносцев, несколько транспортов, буксиров, тральщиков, черпалок и мелких вспомогательных судов.

Японцы же, судя по всем имеющимся данным, могут противопоставить нам 4 эскадренных броненосца, 2 броненосца береговой обороны, 8 первоклассных броненосных крейсеров, 14 бронепалубных и легких крейсеров, несколько вспомогательных крейсеров, много канонерок и посыльных судов, до 30 эскадренных миноносцев и до 30 малых миноносцев берегового плавания.

По водоизмещению боевого флота, по силе артиллерийского вооружения и броневой защите боевых кораблей японские силы превосходят эскадру Рожественского не менее чем в два раза.

Таковы итоги сравнения наших сил.

Теперь в перспективе осталось только возможное присоединение 3-й эскадры из пяти старых кораблей, которые заканчивают ремонт и вооружение в Либавском порту.

, По сведениям из штаба, адмирал пришел в ярость, получив извещение из Петербурга о такой «помощи», и заявил, что 3-я эскадра не только не повысит его боевую силу, но увеличит имеющийся балласт 2-й эскадры. Поэтому он отказывается ожидать 3-ю эскадру и намерен двигаться на Восток самостоятельно для осуществления возложенных на него задач.

Прибывший отряд крейсеров под командованием капитана 1-го ранга Добротворского тоже не увеличил наших главных сил, но зато пополнил состав легких крейсеров двумя вполне современными единицами, что для эскадры, бедной кораблями этого класса, имеет некоторое значение.

Пока уход наш с Мадагаскара продолжает оставаться неопределенным, эскадра старается коротать дни и развлекаться. 30 января на «Орле» состоялся парадный обед с гостями в честь нашего тезки — белого «Орла». Обед прошел крайне весело и оживленно. Присутствовали три врача, три сестры милосердия, в том числе старшая сестра госпиталя Клемм, с которой адмирал уже снял трехмесячное заключение на корабле... В числе приглашенных гостей было также человек шесть офицеров с других кораблей.

После обеда до спуска флага музицировали в кают-компании. Сначала выступали., «любимцы публики»: Славинский — баритон и Шупинский — тенор, отбывший положенный ему арест в каюте. Клемм, обладающая красивым сопрано, выступала поочередно в дуэтах с обоими певцами. Добровольский исполнил на пианино несколько своих вещей. Но героем дня остался наш Шупинский, завоевавший благосклонность свежим и сильным голосом. Его успеху, конечно, содействовал и сам адмирал, своим приказом создавший ему популярность на эскадре. Под конец пожала бурные аплодисменты группа мичманов, ухарски исполнившая ряд пьес на мандолинах.

Этот маленький праздник после непрерывных авралов, угольных погрузок, учений и тревог на минуту встряхнул всех. Все приоделись, сбросили наслоение грубости, прилипшей за четыре месяца сурового похода, и старались поддержать традиции гостеприимства и флотского веселья. Накануне был прибран весь корабль, вымыли и выскребли все палубы, подкрасили заново кают-компанию, устлали ее коврами, украсили картинами, свежей зеленью, удалили предметы, нарушающие общую гармонию, и вообще подтянулись. В

довершение торжественности во время обеда играл прекрасный оркестр с «Бородино».

Наши вестовые, усиленно опоражнивая в буфете недопитые бутылки, основательно перепились. Далее хмельное праздничное настроение перекатилось в палубы. Команда неизвестными путями также раздобыла напитки и вслед за «господами офицерами» устроила свой праздник в кубриках, кочегарках и бортовых отсеках.

И когда от парадного трапа отваливал наш минный катер с Шупинским на штурвале, чтобы развезти гостей «по домам», команда высыпала наверх поглазеть, как весело проводит время их начальство. От скопления шестисот человек на правом борту броненосец накренился почти на 4 градуса.

А вчера в 9 часов на «Орле» был бунт. Команда не захотела расходиться из фронта, исколотила нелюбимого фельдфебеля и бушевала часа полтора. Многие свистели, кричали и требовали смены боцманов и фельдфебелей. К ним выходил командир и еле уговорил разойтись. Видимо, среди команды назрело серьезное недовольство, и достаточно любого случайного предлога, чтобы вызвать взрыв. Пока командир и старший офицер скрывают последнее происшествие от адмирала, чтобы не раздуть большого дела. Однако сами справиться с этими настроениями команды уже не могут. Вчера вечером команда опять сильно волновалась на баке. Раздавались выкрики в сторону командного мостика, ждали нового взрыва. Боцмана и фельдфебели, опасаясь повторения расправы, заранее попрятались.

3 февраля. Прогулки на берег. Осмотр плантации. «Олег» доставил почту, посланную через Морской штаб. Я получил письмо от брата — студента-технолога, написанное еще 27 октября. Главный Морской штаб не утруждает себя заботами о снабжении эскадры почтой, а пользуется очередными оказиями. Гинзбург работает более энергично и регулярно.

Сегодня прибыл французский почтовый пароход. Получили газеты по 23 декабря, которые полны описаний сдачи Порт-Артура.

Из штаба доходят сведения, что в данный момент идут непрерывные телеграфные сношения с Петербургом. Решается судьба эскадры.

Жизнь наша тянется монотонно. Идут мелкие исправления по корпусу и оборудованию. Грузятся разные припасы. Время от времени для проверки устраиваются внезапные тревоги и учения. По инициативе штаба на эскадре организована флотилия из судовых минных катеров, обладающих 12-узловым ходом. По ночам они упражняются в атаках, а суда обнаруживают их лучами

прожекторов. Подобные забавы в свое время дорого обошлись в Порт-Артуре, создав путаницу между своими и чужими. У нас дозорная служба слаба, а часовые и комендоры привыкли, что наши шлюпки и катера постоянно нарушают правила охраны, и поэтому опасаются открывать по ним огонь.

Вчера после обеда я с небольшой компанией орловцев отправился на берег, так как на корабле нечем было дышать. Больше одной минуты в каюте я выдержать не мог, так как все тело становилось влажным от испарины, а одежда намокала, как от дождя. Всем хотелось хоть на час спастись на берег подальше от этой глыбы раскаленного металла под гостеприимный кров кафе или в лесную чащу.

Наша небольшая группа из четырех туристов решила забраться подальше вглубь острова. По просекам и тропинкам мы пробирались через рощи мангустан, перевитых лианами, проходили бамбуковыми зарослями, опускались в долины и с любопытством рассматривали неизвестные экземпляры местной флоры, пышно развившейся под влиянием обилия влаги и знойных солнечных лучей. Через долину по краю обрыва извивалась дорожка, направлявшаяся к плантации и небольшому заводу. На сочной яркозеленой траве заливного луга пестрели огненно-красным оперением стаи веселых «кардиналов». Они, подобно нашим родным воробьям, носились шумными тучами и с радостным чириканьем вдруг все усаживались на каком-нибудь молодом деревце. И тогда издали дерево казалось увешанным сочными румяными плодами.

Перейдя через луг, мы попали на дорогу, которая шла среди искусственных посадок. Мы попали на ванильную плантацию. Ваниль в виде длинного стручковатого отростка снимается еще зеленой в определенное время года, вялится на солнце, становится темнокоричневой и приобретает пряный сладковатый аромат.

Чем дальше мы подвигались, тем больше нам попадалось незнакомых пород деревьев и растений. Наше внимание на минуту привлекли деревья колоссальной вышины с белым стройным и очень твердым стволом. Далее мы натолкнулись на особые породы мимоз, лиан и пышные посадки бамбука с остроконечной темнозеленой листвой. Наконец, мы дошли до горного прозрачного ручья, который журча пробирался в глинистом русле, закрытом нависшими папоротниками. Через него был перекинут легкий бамбуковый мостик. Мы забрались в самый центр плантации и расхаживали среди гряд и посадок, с любопытством рассматривая диковинки растительного мира тропиков.

Вдруг с громким лаем прибежали две собаки. За собаками показался сам хозяин, а может быть, управляющий плантацией. Француз очень приветливо поздоровался с нами и сразу предложил свои услуги в качестве гида. Он повел нас по наиболее интересным уголкам этой культурной плантации, напоминавшей замечательный ботанический сад. Мы последовательно познакомились с кофейным деревом, узнали о способе собирания зерен кофе, осмотрели лавровые и гвоздичные деревья и какао-деревья. Попутно узнали, что поразившие нас при входе на плантацию огромные деревья с белыми стволами принадлежат к разновидности камфарных деревьев, поглощающих из почвы огромное количество влаги и поэтому способствующих ее осушению. Из их древесины делают мебель, которой не вредят никакие черви и насекомые. Мы видели также хлебное дерево. На нем висели прикрепленные к стволу огромные «французские булки», как выразился один из наших спутников; попробовали местные винные ягоды, а также неизвестные нам еще зеленые плоды, которые, по словам француза, когда улежатся, становятся превосходными.

Мы натолкнулись на небольшое каучуковое дерево с листьями, напоминающими наш каштан. Мы рвали с деревьев померанцы и пробовали плоды, которые наш гостеприимный провожатый назвал «бон мелон».

И когда, наконец, мы дружески распрощались с французом, то после его быстрой и живой речи и многочисленных пояснений почувствовали себя более утомленными, чем от прогулки по жаре. Но мы были довольны, что заглянули в этот неведомый нам мир.

4 февраля. Дневная гроза. Период затяжных дождей кончился, но вместо мелкого обложного дождя налетают одиночные дикие грозы. К вечеру все небо изборождено узорами фантастических туч и облаков, а заходящее солнце ежедневно устраивает красочные феерии.

Вчера днем внезапно разразилась тропическая гроза исключительной силы. После обеда в час полуденного зноя все офицеры устраиваются на отдых в кормовой гостиной, располагаясь на диванах, креслах и стульях. Открыта дверь на балкон, ветерок мягко колышет оборку прикрывающего его тента. Отдраены огромные порта кормовых 75-миллиметровых орудий с обоих бортов, и легкий бриз приносит свежесть, откуда бы ни шло воздушное течение.

Сидя в тени и ощущая живительное движение воздуха, приятно на секунду открыть глаза и окинуть полусонным взором весь архипелаг зеленых островов, синеющую дымку

мадагаскарских хребтов, спокойные воды залива и отдыхающую эскадру. На коленях лежит полураскрытая книга. Образы, навеянные фантазией северного художника Бьернстерне-Бьернсона, сплетаются с красочными, полными света и жизни картинами знойного юга.

И вдруг глаза улавливают что-то беспокойное во всей картине залитой солнечными лучами бухты, сияющих островов и раскаленного неба. Среди ленивых всплесков на зеркальной глади залива прорвалась своенравная рябь, резко нарушившая общее направление гребней. Через минуту холодная яркозеленая полоса прорезала общий лазурный тон воды, смешалась дальше с красноватым отражением берегов острова и разъединила сушу и море. Еще минута — и уже половина всего небосклона властно охвачена порывом надвигающегося шквала. Вход в бухту и взморье еще беспечно сияют, а из-за зеленого конуса старого вулкана Носси-Комбо поднялась могучая черная туча. Вот она овладела проливом, поглотила и Носси-Комбо и Носси-Бе. Густая завеса дождевых потоков скрыла «Суворов». На темном фоне ярко обрисовались белые паруса застигнутого шквалом катера, который летит впереди грозной тучи, как чайка перед надвигающимся фронтом грозы.

Наш сосед в колонне «Бородино» уже во власти стихийного грозного размаха. Еще мгновение — и исступленные удары налетевшего шквала, сопровождаемые оглушительными раскатами грома, вспышками молний и ливневыми потоками, обрушились на наш «Орел». Вихри рвут в клочья гребни волн и яростно хлещут ими борта броненосца.

А через десять минут снова сияло солнце, спокойно блестели воды залива, и омытая зелень островов, как и раньше, тянулась навстречу смеющимся лучам.

6 февраля. Сегодня пришли французские газеты с известиями, что в Москве произошли вооруженные выступления рабочих. Одновременно сообщается, что убит московский генерал-губернатор великий князь Сергей Александрович, дядя Николая II.

Газеты сообщают об аресте фабриканта Морозова и закрытии им фабрик, об истории с одеялами, пожертвованными для армии фабрикантами и появившимися в Москве и Нижнем-Новгороде на рынках, о недоверии «именитого» купечества к правительству и его отказе, ввиду недоверия к интендантам, жертвовать на нужды войны.

Одновременно штаб получил известие, что 2 февраля вышла из Либавы 3-я эскадра в составе пяти кораблей и группы транспортов. Следовательно, в правительственных сферах взяло

верх течение — не сдаваться перед требованиями общественных кругов и народных масс покончить с безнадежной войной. Правительство решило сделать последнюю попытку взять реванш на театре войны, использовав в качестве решающей ставки свои морские силы в виде объединенной 2-й и 3-й эскадр.

Из штаба также стало известно, что возникли серьезные недоразумения с немецкой Гамбург-Американской пароходной компанией по вопросу снабжения углем нашей эскадры далее вод Мадагаскара. Япония приняла решительные меры в Зондском архипелаге, чтобы пресечь снабжение углем русской эскадры на подступах к Тихому океану, и немецкая компания, опасаясь репрессий со стороны Японии, отказывается посылать свои пароходы с углем.

Положение нашей эскадры в Южно-Китайском море без обеспеченного снабжения топливом станет критическим, так как на своих транспортах Рожественский не располагает запасом, необходимым для перехода до Владивостока. Переговоры с германской компанией настолько осложнились, что для давления на нее пришлось прибегнуть к личному письму Николая II императору Вильгельму II. Не урегулированный до сих пор вопрос о доставке угля эскадре с вступлением ее в Зондский архипелаг и является основной причиной, задерживающей нашу эскадру в водах Мадагаскара.

7 *февраля. Разбор воззвания баталера Новикова на «Орле».* Сегодня наш ревизор принес с берега пачку свежих номеров французской газеты «Журналь». Они полны описаний событий русской революции. Схватки на улицах Петербурга, Москвы и ряда крупных провинциальных городов, бои на баррикадах, требования, предъявляемые партиями правительству, — все эти новые и еще не известные в русской жизни глубокие потрясения во всех подробностях развернулись перед нами.

Перед каждым невольно возникают серьезнейшие вопросы, над которыми приходится задуматься, чтобы определить свое отношение к новой политической обстановке, складывающейся в России. И надо откровенно сказать, что общее сочувствие явно склоняется на сторону тех, кто стремится сбросить стеснительные путы, связавшие жизнь страны.

Общий сдвиг во взглядах прорвался даже в условиях нашей корабельной жизни. Иллюстрацией этого может служить характерный эпизод из жизни броненосца «Орел». Позавчера старший офицер Шведе увидел, что судовой баталер Новиков передал в башню комендорам какую-то брошюру, напечатанную на пишущей машинке. Шведе заподозрил, что Новиков занимается распространением политических «прокламаций», и

задержал его.

Брошюра оказалась статьей, написанной Новиковым, и была отпечатана на пишущей машинке в нескольких экземплярах судовым писарем в канцелярии броненосца. Новиков уже давно был на подозрении, так как выделялся среди команды своим развитием, имел собственную библиотечку, читал книги по философии. Еще при назначении в плавание на «Орел» в Кронштадте он прибыл с репутацией «политика».

Старший офицер принес свою находку в кают-компанию, и здесь офицеры, прочтя брошюру вслух, стали ее обсуждать. Выяснилось, что толчком к составлению Новиковым брошюры послужили номера газеты «Русь», попавшие из кают-компании в руки Новикова. В газете он прочел об общественном призыве создать «фонд народного просвещения», а также горячие сочувственные письма в редакцию с откликами на этот призыв. Новиков стал пропагандировать среди команды мысль послать в этот фонд лепту от матросов броненосца «Орел», а чтобы дать ей широкое распространение на корабле, он составил статью. В брошюре Новиков изложил суждения матросской среды о роли знания и науки и привел ряд своих мыслей о влиянии образования на личную судьбу каждого человека, а вместе с тем и на склад всей государственной жизни. Далее он подробно рассказывал о тех тернистых путях, идя которыми, средний человек из трудовых низов может расширить свой кругозор. На примере собственной жизни он рассказывал о тех препятствиях, какие стоят на пути к самообразованию для людей из крестьянской среды. В заключение он делал вывод, что причины, тормозящие дело просвещения народа, глубоко заложены в самой природе бюрократической власти. После общей характеристики разлагающего влияния царского режима на жизнь народа он кончает призывом: «Смело идти вперед к высоким целям, направленным к благу народа».

На боевом корабле, посланном на театр войны, в условиях, исключающих свободу личных взглядов и требующих только механического повиновения приказаниям начальства, выступление Новикова было смелым шагом, далеко выходящим из рамок установленного судового порядка. Необычным оказалось и отношение коллектива офицеров к этому событию, достаточно характеризующее происшедшие в его взглядах сдвиги. Я вместе со старшим врачом решительно выступил в защиту автора воззвания. Нас поддержал флагманский юрист Добровольский, а затем и большинство кают-компании, включая наиболее влиятельных ее членов — лейтенантов Гирса, Шамшева и Славинского. Наша точка зрения рассеяла колебания старшего

офицера, который первоначально считал необходимым дать делу Новикова официальный ход. Но офицеры, разобрав статью, где были приведены также и факты из жизни «Орла», нашли, что в ней нет ни слова лжи. Статья написана горячо и с честными стремлениями. Указанные в ней недостатки действительно существуют. Они сковывают развитие нашего морского дела, которое нуждается в технически грамотных и умеющих самостоятельно мыслить людях, а получает по призыву на военную службу безграмотный состав.

Сбор денег на образование по инициативе самих матросов, давший 160 рублей, является отрадным явлением, и бессмысленно карать за него только потому, что по уставу на корабле всякие сборы без разрешения начальства воспрещены.

Критика нашего политического строя носит общий характер и не может быть поставлена автору в вину, потому что теперь многие газеты полны даже более резких осуждений русского политического строя. Раз офицеры позволяют команде читать газеты и не могут скрыть события, происходящие в России, то даже формальная ответственность за нарушение установленного порядка ложится на них. Наконец, суровое наказание матроса, завоевавшего уважение всей команды, не только не поддержит колеблющейся дисциплины, а наоборот: укрепит среди матросов убеждение, что офицерский состав — его враги, которые боятся влияния просвещения. Собранные же деньги надо принять от команды и официально препроводить в редакцию. Эти выводы поддержал и Добровольский, он внушил ту же точку зрения командиру.

Юнг не был склонен поднимать шум, но, не зная, какую позицию займет офицерский состав, мог опасаться, что на корабле найдутся «блюстители порядка», которые доведут до сведения штаба о происшедшем на «Орле». В результате энергичного вмешательства кают-компании и оказанного ею давления на старшего офицера и командира последние решили всю историю с брошюрой Новикова погасить и предать ее забвению.

Для соблюдения формы Новиков был временно смещен с оклада «за пользование ремингтоном без разрешения и за устройство сбора без ведома начальства».

При осмотре его вещей старший офицер сначала забрал все его тетради, заметки и книги. В записях нашли немало «подозрительного». Так, в записной книжке оказались зарегистрированными все случаи «мордобойства» со стороны фельдфебелей и боцманов, отмечены такие эпизоды, как удаление из судовой библиотеки всех произведений Льва

Толстого по требованию нашего судового священника отца Паисия. Но Шведе, решив основной вопрос о воззвании, уже не хотел придираться к мелочам. После соответственного «отеческого внушения» он вернул Новикову все его тетради с записями и книги.

Этот эпизод наглядно показал, насколько общественное мнение кают-компании приобрело вес в жизни корабля.

Следует попутно отметить, что в матросской среде Новиков не является исключением. Он оказался лишь наиболее активным, но среди матросов есть немало развитых и идейных людей, которые влияют на всю окружающую их матросскую массу и становятся в ее глазах более авторитетными, чем начальство.

9 февраля. Дела судебные. Чтобы эскадра не разложилась от безделья, жары и неизвестности, адмирал старается занять ее время и мысли учениями. Вчера, в связи с присоединением отряда крейсеров Добротворского, Рожественский вывел в океан все свои силы. На просторе эскадра делилась на отряды, делала перестроения для нападения на воображаемого противника в строе кильватера, пеленга и фронта и училась поворотам на обратный курс «все вдруг» на 16 румбов.

Нельзя сказать, чтобы все маневры сошли гладко. При повороте на обратный курс наши четыре однотипных броненосца опять сбились в кучу и чуть не перетаранили друг друга. «Орел» мало положил руля и стал выписывать слишком большую циркуляцию, а «Бородино» повернул круто и полез на «Орла». Так как до поворота между кораблями было всего два кабельтова, то они быстро сблизились, «Бородино» был вынужден, чтобы отвести нос, переложить руль на другой борт, застопорить машины и прекратить поворот. Корабли разошлись борт о борт с промежутком всего в 10 саженей. А «Александр» в этот момент чуть не наскочил на «Бородино» и прошел у него под самой кормой.

Подобные плачевные «недоразумения» происходят оттого, что между адмиралом и командирами кораблей до сих пор не установилось полного и согласованного взаимопонимания.

Вчера после возвращения с маневров к адмиралу был экстренно вызван с «Орла» флагманский обер-аудитор по важному конфиденциальному делу, а сегодня приказом адмирала назначен «суд особой комиссии» из командиров кораблей по поводу происшествия на крейсере «Урал».

Командир «Урала» капитан 2-го ранга Истомин издал приказ, что он воспрещает в кают-компании всякое обсуждение действий правительства и распоряжений начальства. Лейтенант К. в связи с этим приказом подал командиру рапорт-протест, в котором

употребил такие выражения: «С ужасом прочел Ваш приказ и должен сказать, что только человек, утерявший всякую совесть и нравственное чувство, может позволить себе такие вещи».

До нас уже и раньше доходили сведения, что на «Урале» крайне обострились отношения офицерского состава с командиром и старшим офицером, которые не желали вырабатывать судовых расписаний и вести подготовку к бою на том основании, что все равно такой беззащитный корабль, как «Урал», сразу пойдет на дно.

Все попытки кают-компании проявить инициативу наталкивались на противодействие командира, а когда офицеры пытались привлечь внимание адмирала к ненормальной обстановке, сложившейся на крейсере, то командир одного из своих лейтенантов в штабе объявил чуть не сумасшедшим.

Рапорт лейтенанта К., видимо, явился следствием этих отношений и был рассчитан на то, чтобы, хотя путем нарушения дисциплины, вызвать вмешательство командующего в положение дел на крейсере.

Последние сведения из штаба подтверждают, что задержка эскадры происходит из-за крайне серьезных разногласий с германской компанией, отказавшейся от поставки угля в Индийском океане и Зондском архипелаге.

Из-за расстройства планов похода и нежелания Петербурга трезво оценить положение Рожественский в последнее время совсем разболелся и из своего адмиральского помещения не показывается даже на палубе «Суворова». Для него положение сложилось трагически. В свое время, в августе прошлого года, он убедил Николая II в необходимости послать 2-ю эскадру на Восток. Но тогда еще держался Артур с остатками Тихоокеанской эскадры, включая пять броненосцев и два крейсера, тогда были надежды на покупку семи крейсеров в Южной Америке, а во Владивостоке еще остались три крейсера.

Рожественский обеспечил договором с германской компанией снабжение углем и считал необходимым использовать эту организацию немедленно. А теперь, когда все надежды и планы рухнули и 2-я эскадра осталась последним ресурсом России на морях, Рожественский пытался убеждать правительство, что его силы слабее тех, которые уже погибли на Дальнем Востоке. Но вершители судеб России, основываясь на его прошлогодних заявлениях, притворились глухими и толкают его вперед, требуя овладеть морским театром войны. Адмирал стал жертвой собственного тщеславия.

12 февраля. За последние дни с окончанием артиллерийских стрельб и маневренных учений началась полоса судебных дел,

число которых быстро увеличивается. Преобладают проступки против дисциплины со стороны как матросов, так и офицеров.

Дело лейтенанта К. с «Урала» уже разобрано судом «особой комиссии». Он приговорен к исключению из флота с лишением чинов и орденов. Но приговор должен еще поступить на конфирмацию адмирала, который может назначить степень наказания независимо от решения суда применительно к статье, по которой К. признан виновным. Говорят, адмирал взбешен дерзким рапортом и намерен разжаловать лейтенанта в матросы, хотя это наказание совсем не отвечает статье. Но для Рожественского требования закона и формы судопроизводства не имеют никакого значения. Он руководствуется собственным «усмотрением», считая себя источником всякой власти на эскадре. Однако обер-аудитору удалось убедить адмирала в данном случае не выходить из рамок закона. К. приговорен адмиралом к четырем месяцам гауптвахты с лишением наград и преимуществ по службе, а в походе гауптвахта заменена заключением в каюте на четыре месяца с приставлением часового.

Матросы с эскадры устроили дебош на берегу. Буяны принадлежали к команде миноносца «Грозный». По этому делу четверо матросов арестованы и преданы суду. Адмирал приказал доставить их к нему на «Суворов» и собственноручно бил виновных кулаком по лицу. А недавно он выступил в роли митрополита и приказом по эскадре приговорил к «церковному покаянию» вахтенного начальника крейсера «Жемчуг», на вахте которого при спуске катера по недосмотру был убит матрос.

13 февраля. Развлечения на броненосце «Орел». «Орел» от скуки развлекается устройством парадных обедов. Вчера снова был устроен раут с гостями, и на этот раз для оживления был приглашен весь состав свободных от дежурства сестер белого «Орла» и врачей. Но, говорят, среди дамского персонала пошли ссоры и интриги. Вместо восьми сестер в гости на «Орел» прибыли только четыре и два врача. Были и офицеры с других кораблей. Ко мне приехал Шангин с «Бородино».

Весь день шел дождь, поэтому из кают-компании не выходили, тем более что она давала полную иллюзию тропического леса, так как накануне мичманы привезли с берега целый баркас молодых пальм, пальмовых ветвей и листьев. Время прошло нескучно. Опять, как и прошлый раз, пела Клемм, снова выступали наши певцы.

Мы с Шангиным уединились в моей каюте и подробно переговорили о сделанных наблюдениях над качествами наших броненосцев и недостатках их конструктивных устройств. Мы

готовим доклады со своими выводами из собранных за поход материалов, которые перед уходом с Мадагаскара пошлем в Петербург главному корабельному инженеру Скворцову, а поэтому нам было весьма интересно сравнить сделанные выводы. Шангин сообщил мне, что наш товарищ кораблестроитель Зданкевич списан по болезни с «Александра» и уже отбыл обратно в Россию.

Последнее время по эскадре распространились слухи, что русское правительство вступило в переговоры о мире и что эскадра будет стоять в водах Мадагаскара до исхода переговоров, ожидая здесь прихода эскадры Небогатова. Присутствие наших эскадр в боевом состоянии на подступах к театру войны должно сыграть немаловажную роль при выработке условий мира, так как дает возможность русской дипломатии доказывать, что Россия не разбита ни на суше, ни на море и может вести далее затяжную войну, мобилизуя свои силы.

Наши «вояки», вроде старшего минного офицера лейтенанта Никонова, еще пробуют возмущаться разговорами о своевременности начала мирных переговоров с японским правительством. Но большинство членов кают-компании уже не видит смысла продолжать безнадежную, проигранную войну. Колебания, нерешительность и ошибки высшего командования подорвали всякое доверие к военным руководителям и убили веру в смысл дальнейших жертв.

Вчера вновь отличился крейсер «Дмитрий Донской» и попал в адмиральский приказ. Сегодня утром мы прочли: «В Габуне командир и старший офицер крейсера подверглись выговору за нарушение правил ночной охраны эскадры, выразившееся в двукратной посылке шлюпок с явным и открытым нарушением приказа. Когда стало невозможным посылать шлюпки явно, они стали делать это тайно. Наконец, в Носси-Бе это кончилось тем, что посланный тайно на шлюпке матрос утонул ночью, чего скрыть уже было нельзя. Подвергаю командира и старшего офицера дисциплинарному взысканию и поручаю их строжайшему надзору младшего флагмана, командующего первым крейсерским отрядом».

15 февраля. Ремонтные работы. На кораблях эскадры начаты работы по очистке подводной части корпусов от ракушек и водорослей, приросших к наружной обшивке за время похода. Работы выполняются с участием водолазов. Пробуем также применять протянутые под днищем тросовые подкильные концы с металлическими скребками. Весь главный броневой пояс на глубину до 7 футов оброс длинной зеленой «бородой». Уже закончена очистка днищ на «Алмазе», «Суворове» и «Александре»,

а теперь настала очередь «Бородино» и «Орла».

Очистка наружной обшивки обыкновенно производится с вводом кораблей в сухие доки. Так как для нашей эскадры это недоступно, то приходится прибегать к очистке с помощью водолазов и скребков. Конечно, эти способы не дают полного эффекта. По словам водолазов, горизонтальная часть днищ кораблей осталась за время 4 1/2 месяцев похода и стоянок в теплых морях почти совершенно чистой. Обрастание наблюдается только на вертикальных подводных бортах. Очистка позволяет рассчитывать, что скорость броненосцев возрастет на полтора — два узла. Попутно ведутся и другие работы.

На транспорте «Воронеж» в виде опыта производится сборка кессона для заделки подводных пробоин. Кессон был изготовлен в Черном море. Он состоит из брусьев, обитых парусиной. Его конструкция и система сборки довольно проста, а размеры сравнительно невелики. Он не рассчитан на заделку больших минных и торпедных пробоин, вроде тех, которые были получены нашими большими кораблями в Артуре, но годится для заделки подводных повреждений до 10 футов в длину и не более чем на 7 футов ниже ватерлинии. Его можно применить для заделки артиллерийских пробоин у ватерлинии на кораблях без поясной броневой защиты, и поэтому он с успехом может быть использован для ремонта бронепалубных крейсеров, после боя. При наличии у броненосцев небольших артиллерийских сквозных пробоин от осколков ниже поясной брони заделка их также может производиться с помощью малого сборного кессона.

Крейсера «Жемчуг» и «Изумруд» имеют повреждения пятки руля в подводной части. Исправления ведутся водолазами днем и ночью под руководством флагманского корабельного инженера Политовского.

На всех новых броненосцах во время стоянки в Носси-Бе была закончена работа по постановке броневых козырьков толщиной в один дюйм для защиты просветов боевых рубок от осколков снарядов, отраженных от палуб и броневых башен. Эти броневые козырьки были приняты на корабли обрезанными по надлежащей форме, с просверленными и нарезанными дырами. Работа была выполнена частью на переходе Атлантическим океаном и закончена уже на Мадагаскаре.

Последние дни, с прекращением выходов в океан для учений, сопровождавшихся большим суточным расходом угля (до 800 тонн на всю эскадру), адмирал и штаб ввели новые упражнения: отражать торпедные атаки на якоре. Нападающими являются минные катера с броненосцев. Корабли учатся находить неприятеля, устраивать световую преграду из лучей прожекторов

и выясняют длительность промежутка времени, в течение которого атакующий миноносец остается освещенным, пока сможет подойти на торпедный выстрел.

Результаты получились малоутешительные. Выяснилось, что при ходе в 20–25 узлов атакующий миноносец, будучи открыт, пробудет в луче прожектора до выпуска торпеды не более двух — трех минут. Но не раз миноносцам удавалось проскользнуть в темных промежутках между освещенными секторами почти в самой линии кораблей, стоявших на якорях. Сегодня наш минный катер, идя 12-узловым ходом, подлетел к борту «Орла» в 1 минуту 20 секунд, считая с того момента, когда его увидели.

Из французских источников снова распространились слухи о начале мирных переговоров с Японией, которая будто бы выставила ряд серьезных требований и настаивает на отказе России иметь флот на Дальнем Востоке. Заключение мира на таких условиях будет равносильно крушению всей царской политики на Дальнем Востоке.

16 февраля. Сапоги и обмундирование. Сегодня из штаба распространились настойчивые слухи, что адмирал, не договорившись с Петербургом, решил махнуть рукой на все директивы министерства и наметил не позже 25 февраля уйти к Зондскому архипелагу. Получено согласие германской пароходной компании направить для снабжения русской эскадры несколько больших пароходов с углем, но не далее Сайгона.

Адмирал считает необходимым только дождаться присоединения к эскадре транспорта «Иртыш», на который погружены снаряды для боевой и учебной стрельбы. «Иртыш» уже вышел из Либавы и скоро ожидается в Носси-Бе.

Машинных и артиллерийских запасов и материалов, а также провизии, обмундирования и всего прочего расходного снабжения на эскадре осталось всего на два месяца. В дальнейшем эскадра обречена на такое же нищенское существование, какое переживал наш флот в осажденном Артуре. Особенно неблагополучно обстоит дело с обеспечением команды обмундированием на 1905 год. Ужасные условия плавания, тяжелые судовые работы, громадные погрузки угля, лишение значительной части команды нормальных жилых помещений, использованных под засыпку углем, — все это чрезвычайно ускорило износ обуви и одежды, а Морское министерство решило отправить очередные комплекты обмундирования на 1905 год по железной дороге во Владивосток. Видимо, о сохранности штанов и сапог заботятся более, чем о судьбе эскадры. Ей предоставлено выкручиваться из всех трудностей «собственными средствами». Недаром на Востоке японцы зовут наших солдат «ободранцами». Наши матросы уже

сейчас также подходят под эту кличку. Сапог и обуви команда не имеет, а обмундирование представляет жалкие лохмотья. Вместо фуражек половина команды носит какие-то монашеские скуфейки или поварские колпаки, сделанные из грязного тряпья.

Так как у машины и котлов босиком стоять вахты никак нельзя, то одно время завели «дежурные сапоги», переходившие преемственно от одного машиниста и кочегара к другому при сдаче вахты. В Носси-Бе на судовые средства были приобретены туфли и ботинки для машинной команды, но они оказались недолговечными и быстро развалились от масла и угля.

Предвидя, что к переходу через Индийский океан все резервы обуви иссякнут, старший офицер «Орла» организовал плетение «лаптей» из ворсы.

Судовой почетный караул и фалрепные, вызываемые к парадному трапу для встречи прибывающих офицеров и гостей, в своих разношерстных одеяниях напоминают корсаров, а не команду корабля «флота его величества».

Рожественский за время похода неоднократно телеграфировал в Петербург о катастрофическом состоянии обмундирования команды, но до сих пор его требования остались в полном пренебрежении. Тогда адмирал предоставил командирам кораблей полную свободу в изыскании мер для обмундирования команды, дав им право «заготовки на берегу». Однако в этом захолустном уголке Мадагаскара нет никаких товаров, а запасы ближайших городов также иссякли. Все цены на платье, обувь и материалы поднялись чуть ли не в десять раз.

Команда не только разута и раздета, но при чрезвычайно напряженной работе получает совершенно неудовлетворительное питание, ни в какой мере не напоминающее хваленый флотский «харч». Дело дошло до того, что начинаются бунты, как на «Нахимове», из-за отсутствия свежего печеного хлеба.

Еще хуже обстоит дело с удовлетворением культурных запросов матросской массы. Отправляя эскадру в такой исключительный поход, в течение которого команда обречена на полугодовое отчуждение от суши и своей Родины, Морское министерство палец о палец не ударило, чтобы хоть несколько скрасить тяжесть тех трудностей, какие легли на плечи людей. Перед уходом из России командование не нашло нужным позаботиться о расширении казенных судовых библиотечек. Читать нечего, и команда не знает, куда девать свой досуг. Живя в этой обстановке полной заброшенности, команда все более озлобляется, и только страх перед неограниченной властью и деспотизмом адмирала еще служит для нее сдерживающим началом. Но надолго ли хватит этого последнего средства, чтобы

предотвратить стихийный взрыв протеста? При таком печальном внутреннем состоянии эскадры какой исход может увенчать ее беспримерные труды?

Между тем, по английским газетам, силы японцев на театре войны продолжают возрастать. К концу 1905 г. должны будут вступить в состав японского флота три новых больших броненосных крейсера, строящихся на верфях в Японии. Их водоизмещение будет по 11 тысяч тонн, скорость — 21 узел, а по ватерлинии они будут иметь полный броневой пояс.

С сухопутного фронта из Маньчжурии опять поступают зловещие слухи. Освободившаяся после капитуляции Артура армия генерала Ноги с осадной тяжелой артиллерией уже переброшена в Мукдену на фронт. Японцы, снова получив численное превосходство над армией Куропаткина, начинают систематический обход наших флангов. По сообщениям французских газет, Гирин уже занят крупными силами, а это — прямая угроза всему фронту русской армии.

Из России последние дни нет существенных сообщений.

Снова в печати выступает Кладо. Но на этот раз, выступая по поводу отправки 3-й эскадры из жалких пяти устарелых кораблей, Кладо не проявил гражданского мужества и не закричал на всю страну, что поднятый им вопрос о необходимости реального усиления эскадры Рожественского привел лишь к новому обману страны со стороны Морского министерства. Вместо этого Кладо нечленораздельно бормочет, что хотя посылка 3-й эскадры и не дает полной уверенности в победе, но все-таки «кое-что лучше, чем ничего». А в утешение он рекомендует, не теряя времени, начинать подготовку к новой войне с Японией и таким образом проговаривается, что настоящую войну он уже считает проигранной.

Надо надеяться, что русский народ из наглядных уроков войны сделает другие, более правильные выводы для будущего.

В последнее время на кораблях эскадры усиленно дебатируется вопрос, какой маршрут должна избрать эскадра для перехода через Индийский океан к Зондскому архипелагу. Есть два пути к Тихому океану: через пролив между островами Суматра и Ява или же через Малакский пролив в обход острова Суматра мимо английской морской базы Сингапур. С «Суворова» передают, что в штабе сейчас заняты изучением карты Австралии. В связи с этим на эскадре возникли фантастические предположения, не собирается ли Рожественский миновать опасные проливы и идти в Тихий океан вдоль западных берегов Австралии. Это, конечно, более длинный путь, но он имеет свои стратегические преимущества, открывая свободу выбора любого

пути к Владивостоку: Корейским проливом или одним из северных проливов. Если же 2-я эскадра будет задаваться целью прервать сообщения Японии с Европой и Америкой, перейдя к крейсерской войне, то австралийский вариант будет вполне целесообразен. Но он связан с двумя вопросами: о промежуточных пунктах стоянок по пути к Владивостоку и о выборе своей базы для флота в Тихом океане, а также с организацией дальнейшего снабжения углем.

Глава XXIX. Катерные учения. Подготовка к походу. Известие о Мукденском бое

17 февраля. Упражнения в атаках на корабли эскадры с отрядом минных судовых катеров являются единственным боевым развлечением, которое не дает нам закиснуть. Я также принимаю участие в этих ночных упражнениях и хожу в атаки на минных катерах. Это создает иллюзию боевого азарта и ощущение риска.

Вид эскадры ночью с атакующих миноносок производит поразительное впечатление. Стоглазые чудовища десятками прожекторов ищут в ночной темноте своих еле заметных врагов, а атакующие катера прибегают к всевозможным хитростям, чтобы обмануть бдительность защищающихся и ускользнуть из губительной зоны светового заграждения.

Минные катера также высылаются в дозор для охраны проливов и входа на рейд. Они встречают каждое судно или лодку, ракетой дают знать о их приближении и конвоируют через весь рейд в обход эскадры. На днях, когда миноноска нашего «Орла» была назначена в дальний дозор за 15 миль для охраны пролива между Носси-Комбо и Мадагаскаром, я ушел на ней на всю ночь. Командовал мичман Шупинский, а механиком был Русанов. Мы в каюте катера попили чайку, а затем всю ночь провели на палубе, крейсируя малым ходом от одного берега к другому. Мрачный силуэт громадного конуса Носси-Комбо вырисовывался слева. Справа возвышался высокий мыс, отделявшийся от Мадагаскара. Когда постепенно из-за облаков над горизонтом всплыла полная луна, то стали видны контуры главного хребта Мадагаскара. Вскоре около полуночи начался отлив. Впереди по носу из-под воды показалась черная коса, а за ней на туманном фоне далекого Мадагаскара вдруг вырисовался подозрительный темный контур, похожий на неизвестный миноносец. Мы насторожились. У аппарата замер минер, готовый выпустить торпеду. Комендор навел 37-миллиметровую пушку. Шупинский на руле осторожно дает ход, чтобы не привлечь

раньше времени внимание противника. Мы крадемся малым ходом с погашенными огнями, прячась в тень набежавшего облака. Вот уже немного остается до подозрительного судна. «Открыть прожектор!» командует Шупинский.

В луче заблестела сглаженная океаном поверхность опасного рифа, который вышел из-под воды с отливом. Выяснив, откуда появилась подозрительная тень, мы снова отошли от неразведанного берега.

После этой ночи, проведенной в дозоре на миноноске, я еще два раза участвовал в ночных атаках на эскадру.

Отряд минных катеров уходил за флагманским катером с «Суворова», которым командовал капитан 2-го ранга Семенов из штаба. Катера шли к самым берегам Мадагаскара миль за 8 от эскадры. Там получили план атаки и оттуда вели нападение. При этом возбуждение и азарт достигали крайних пределов.

В первую атаку на нашу миноноску выпало задание атаковать крейсера, охраняющие вход в бухту. Нам удалось «взорвать» «Рион» и «Урал». К последнему мы подкрались саженей на 50: на нем, видимо, были не очень внимательны и не смотрели серьезно на эти учения. Но, будучи раз обнаруженным, наш катер уже не мог ускользнуть от прожекторов, а потому должен был считать себя уничтоженным.

В это же время другой отряд катеров вел нападение на «Ослябя». Головной миноноске удалось ловко проскользнуть под самую корму броненосца, и командовавший ею лейтенант крикнул на «Ослябя»: «Стыдно подпускать так близко!» Командир броненосца оскорбился и подал на лейтенанта в штаб рапорт, требуя наложить на него взыскание.

Во второй раз я ходил на минном катере «Орла» под командованием лейтенанта Славинского. Уйдя из пределов видимости эскадры, мы часа два пробирались под мадагаскарским берегом, прячась от лучей прожекторов. Особенно упорно преследовали нас лучи «Ослябя» и «Алмаза».

В темноте под берегом у пролива наш катер выскочил на камень, скрытый под водой. Засели основательно в двухстах саженях от берега, но, к счастью, подводного повреждения не получили. Район был весьма опасный. Вокруг из воды торчали рифы, о которые разбивались всплески набегавших волн. Опасность положения увеличивалась начавшимся отливом. Надо было спешить снять катер, севший на риф, так как, выйдя из воды, катер с уменьшением осадки неминуемо опрокинулся бы. На всякий случай достали пояса и нагрудники. Машина, несмотря на полный ход, не могла стянуть катер. Других катеров близко не было: все были заняты атакой. Бились полтора часа, пробуя

столкнуть катер баграми и веслами, но его вес (24 тонны) был слишком велик, чтобы наши усилия могли достигнуть цели.

Команда разделась, и матросы стали нырять под днище, чтобы выяснить, какой точкой днища катер сидел на рифе. Оказалось, что нас держала пятка ахтерштевня, застрявшая в расщелине камней. Отлив постепенно разворачивал нос катера влево, вращая его на точке опоры. Надо было действовать быстро.

Перенесли все тяжести на нос, туда же собрали всех людей и затопили водой форпик. Выждав, когда набежала волна, разом уперлись в камень веслами и баграми и вдруг почувствовали, что катер свободно закачался, сойдя с рифа.

Пока мы сидели на камнях, половина прожекторов была прикована к нам, а в это время второй орловский катер успел пробраться мимо «Ослябя» и атаковал госпитальный «Орел».

Мы вышли на учение в 6 часов вечера, а вернулись только в 12 часов ночи.

20 февраля. Разбор «гуллъского инцидента» международной следственной комиссией в Гааге: были ли при столкновении с рыбацкой флотилией миноносцы? На днях мы прочли во французских газетах решение Гаагской конференции по делу обстрела рыбацкой флотилии при проходе отряда броненосцев Рожественского через Немецкое море. Конференция признала адмирала Рожественского и личный состав русских кораблей ответственными за обстрел рыбаков, так как присутствие японских миноносцев осталось недоказанным. Все заявления Рожественского, чинов его штаба и свидетелей, утверждавших, что они видели подозрительные силуэты судов, похожих на миноносцы, признаны... «плодом расстроенного воображения». Русское правительство обязалось покрыть убытки, причиненные рыбацкой флотилии, вознаградить пострадавших рыбаков. С адмирала и командиров были сняты обвинения в действиях, позорящих моряков, так как было признано, что эскадра находилась в обстановке, заставлявшей ожидать атаки миноносцев.

Это сообщение о решениях Гаагской конференции по «гуллъскому инциденту» возбудило на кораблях эскадры широкое обсуждение обстоятельств уже почти забытого происшествия, ознаменовавшего начало нашего похода.

Командир «Суворова» и офицеры штаба, находившиеся на командном мостике флагманского корабля в роковую ночь, продолжают утверждать, что огонь был открыт по трехтрубному судну, быстро сближавшемуся с нашей колонной, и дым его стлался по воде, но при первых же выстрелах оно круто повернуло к европейским берегам и скрылось в темноте. Рыбаки

же, случайно оказавшиеся в сфере огня, пострадали, как и русские крейсера, от перелетов при отражении атаки. Присутствие атакующих миноносцев подтверждалось нападением их на «Камчатку» и телеграфными сношениями с ней флагманского корабля.

Разбор дела в Гааге сосредоточился на вопросе: действительно ли были миноносцы на месте столкновения броненосцев 1-го отряда с рыбаками? Заявления Рожественского, показания свидетелей и предъявленные телеграфные ленты, свидетельствовавшие о переговорах с «Камчаткой», не были признаны убедительным доказательством, и даже представитель России не смог защитить это утверждение. Требовалось фактическое доказательство: обнаружение поврежденных миноносцев в нейтральных портах Европы, наличие торпедных пробоин на русских кораблях или, по крайней мере, обнаружение выстреленных торпед в районе встречи с рыбаками. Но таких доказательств Россия представить не могла.

Правда, первоначально в английских газетах, помимо злостных обвинений русской эскадры в «пиратстве», особенное возмущение вызвало заявление рыбаков, что «один из русских миноносцев оставался на месте столкновения до утра, но не оказал никакой помощи пострадавшим». Прочтя в английских газетах сообщение о русском миноносце, замеченном рыбаками на месте столкновения, Рожественский сразу усмотрел в этом факте подтверждение, что неприятельский миноносец действительно скрывался за рыбаками, был подбит нашим огнем и спровоцировал случайный обстрел рыболовных траулеров. Он немедленно послал в Лондон телеграмму русскому военно-морскому агенту для помещения в английских газетах его заявления, что «русские миноносцы на месте встречи с рыбаками не могли присутствовать, так как они прошли этим курсом на сутки раньше и 8 октября уже находились в Бресте». Следовательно, миноносец, замеченный утром рыбаками, мог только принадлежать к числу поврежденных во время атаки на эскадру. Это заявление Рожественского легко было проверить, и оно сразу вызвало изменение позиции английских экспертов, которые признали показание рыбаков о миноносце ошибочным, так как по неопытности они могли принять за миноносец русский транспорт «Камчатка», проходивший утром (?!). Русская заграничная разведка, развивавшая энергичную деятельность до инцидента и терроризировавшая эскадру Рожественского сведениями о таинственных судах на пути следования эскадры, не сумела выяснить, куда скрылись миноносцы после столкновения.

Итак, комиссия отвергла версию о присутствии миноносцев и

только признала, что русская эскадра действительно имела основания ожидать атаки, а встретив рыбаков, ошибочно приняла их за неприятеля и обстреляла. В этой ошибке виновен командующий эскадрой, который не принял надлежащих мер для охраны безопасности мореплавания в нейтральных водах. Такая ошибка возможна в военное время, и поэтому комиссия признала, что в действиях Рожественского и командиров кораблей не было фактов, позорящих их как моряков, но Россия должна нести ответственность за убытки, причиненные ее флотом гражданам нейтральных государств. Вопрос о судебной ответственности Рожественского и командиров броненосцев отпал, и, следовательно, 2-я эскадра могла продолжать свой путь.

Этим решением Россия должна была удовольствоваться.

Итак, на Гаагской конференции никто из европейских держав не поддержал Россию. В результате истинная подкладка «гулльского инцидента» осталась невскрытой.

В европейской печати еще весной 1904 г. проскользнули сведения, что в Англии по заказу Японии на частных заводах строятся несколько миноносцев. В Европе было известно, что Англия нарушает нейтралитет, строя боевые корабли для воюющей державы, но по ряду соображений предпочитали не разглашать этого факта. Военными поставками для воюющих держав занимались и другие государства.

Следовательно, японцы могли располагать в европейских водах отрядом миноносцев, которые базировались на Англию. Но английское адмиралтейство приняло необходимые меры, чтобы не допускать широкой огласки этого обстоятельства. Поэтому поврежденные миноносцы после встречи с кораблями Рожественского могли безопасно вернуться, не будучи разоблаченными, в те порты, где они строились. Английские «просвещенные мореплаватели» умеют хорошо прятать концы в воду, а потому и на Гаагской конференции они с гордым видом разыгрывали роль обвинителей. Морские же эксперты других стран не имели никаких оснований обострять отношения с Англией и, ввиду отсутствия у России прямых доказательств, приняли английскую версию «о психозе и панике на русских кораблях». При таком подходе к расследованию английское адмиралтейство, осведомленное о действительном положении дела, смогло провести свою линию.

Между тем инцидент распадался на два эпизода. Весь судовой состав транспорта «Камчатка» решительно утверждал, что транспорт был атакован четырьмя миноносцами, один из которых выпустил мину. При отражении атаки «Камчатка» сделала до 300 выстрелов из 47-миллиметровых орудий, причем

были видны разрывы снарядов между трубами и на палубе, после чего три миноносца большим ходом ушли догонять эскадру.

«Камчатка» не могла сражаться с рыбаками, а уходила от миноносца, который ее преследовал. В международную комиссию никаких заявлений об обстреле нейтральных судов «Камчаткой» не поступало. Пострадавший от ее огня предпочел остаться неизвестным, а миноносцам ловко удалось замести следы государства, причастного к этому нападению.

Эпизодом нападения на «Камчатку» комиссия детально не занималась, а ее телеграммы рассматривали только в связи с фактом обстрела рыбаков броненосцами Рожественского. Между тем на пути в Виго через Бискайский залив с «Бородино» ночью видели следовавшие за эскадрой в полосе дыма три миноносца. Наблюдение осталось непроверенным из-за отсутствия при отряде крейсеров.

Итак, «гулльский инцидент» вошел в историю русско-японской войны не раскрытый до конца, и тайна, были ли миноносцы и чьи именно, продолжает тяготеть над этим эпизодом.

В книге капитана 2-го ранга Семенова «Расплата» (см. изд. шестое, стр. 264–268) приведен рассказ о встрече в японском госпитале в Сасебо с японским морским офицером, командиром миноносца, построенного для Японии в Европе. Японец рассказал Семенову, что его миноносец под американским флагом прошел в октябре 1904 г. через Суэц в Тихий океан вслед за отрядом адмирала Фелькерзама. О столкновении с русскими кораблями он ничего не сказал, хотя и не отверг этого предположения Семенова, но сроки выхода его из европейских вод совпадают с гулльским инцидентом.

Есть, однако, и другая версия об участии миноносца при встрече русской эскадры с рыбаками. В деле были, действительно, замешаны миноносцы, но не японские или английские, а германские. В 1920 г. в германской печати появились воспоминания командира германского миноносца, который рассказал, как он попал у Доггербанка под обстрел броненосцев эскадры Рожественского 8 октября 1904 г.

Перед проходом русской эскадры германский флот был по приказу императора Вильгельма выслан в Немецкое море для наблюдения за побережьем. Командир одного трехтрубного миноносца решил на свой страх сблизиться с русскими кораблями, чтобы наблюдать их на ходу, и ушел в море на их розыск. Ночью, идя большим ходом, он натолкнулся на первый броненосный отряд в тот момент, когда Рожественский сблизился с рыболовной флотилией. Встреченный интенсивным огнем,

германский миноносец успел скрыться в сторону берега, получив повреждения, но спровоцировал стрельбу по рыбакам. Когда разразился международный конфликт, то император Вильгельм строжайше воспретил разглашать причастность германского флота к гулльскому инциденту. Только после низложения Вильгельма командир миноносца решился рассказать обо всем этом.

Подтверждением этой версии может служить такое обстоятельство. 29 июня 1904 г. разоружился в германском порту Циндао (Киао-Чао) на арендованной у Китая территории прорвавшийся из Порт-Артура броненосец «Цесаревич». Так как он оставался там до конца войны, то германские морские офицеры постоянно посещали «Цесаревич» и очень близко сошлись с его кают-компанией. Уже после заключения мира с Японией по случаю встречи Нового года 1 января 1906 г. на «Цесаревиче» был большой прием. Один подгулявший германский офицер после обильных возлияний в дружеской беседе рассказал русским приятелям, в какую неприятную историю попал германский флот из-за гулльского инцидента, о чем моряки в Киао-Чао получили подробные письма от своих товарищей из Германии. Так как острота этой истории после Цусимы и заключения мира между Россией и Японией уже миновала, то германский моряк счел возможным посвятить в эту тайну своих друзей на «Цесаревиче». По его словам, в германском флоте на почве гулльского инцидента произошли большие неприятности и были введены крайние строгости для соблюдения полной тайны.

Факт, имевший место на «Цесаревиче» 1 января 1906 г., был мне сообщен в 1932 году бывшим механиком «Цесаревича» И. Кузнецовым, лично присутствовавшим во время беседы с немецким офицером.

Хотя тайна гулльского инцидента документально не раскрыта, но в настоящее время можно сделать следующие окончательные выводы:

1. В момент встречи с флотилией английских рыболовных траулеров «Суворов» действительно столкнулся с неизвестным трехтрубным миноносцем и обстрелял его, считая японским.

2. Миноносец, шедший контр-курсом, быстро скрылся в направлении европейского берега, был подбит, до утра оставался в районе встречи с траулерами и рыбаками был ошибочно принят за русский.

3. Броненосцы «Александр», «Бородино» и «Орел» и транспорт «Анадырь» миноносца не видели, но, открыв прожекторами рыболовные суда и не зная точно, по какой цели стрелял «Суворов», обстреляли пароходы, ближайшие к курсу эскадры.

Эту стрельбу спровоцировал неизвестный миноносец.

4. Наиболее вероятна встреча с миноносцем германского флота, в составе которого в 1904 г. действительно имелись трехтрубные миноносцы.

5. «Камчатка» подверглась нападению четырех японских миноносцев, построенных в Англии, которые после этой атаки сразу ушли на Восток и прошли Суэц, не встретившись с русскими кораблями. В Бискайском заливе, следуя сзади броненосцев Рожественского, миноносцы, зная, что русские корабли наготове к отражению атаки, не решились напасть на них.

6. Германское правительство скрыла участие своего миноносца в гулльском инциденте. Ведя линию содружества с царским правительством, оно все же не сочло возможным поддержать Россию в Гааге, чтобы не компрометировать престиж своего флота и избежать трений с Англией.

7. Русские броненосцы торпедной атаке не подвергались.

8. Охрана русской эскадры была организована неудовлетворительно и не обеспечивала ее безопасности, а также не гарантировала и соблюдения интересов нейтральных стран.

9. «Камчатка» сама благополучно отбилась от японской атаки и предупредила Рожественского по беспроволочному телеграфу.

10. Европейские державы, и прежде всего Англия и Германия, зная о постройке миноносцев для Японии, не захотели пролить свет на обстановку гулльского инцидента. Они были заинтересованы в ослаблении русских морских сил в европейских водах и поэтому стремились обеспечить уход их на Восток.

21 февраля. В ожидании приказа о выступлении. Брожение среди команд усиливается с каждым днем, хотя мы стоим за тысячи миль от ближайших русских портов. Вину на «злонамеренных агитаторов» сваливать не приходится. Лучшую изоляцию от внешних влияний трудно было бы создать. Забрались чуть ли не на необитаемый остров, с населением которого связь недостижима, а все-таки от дыхания жизни не укрылись. Значит, микроб недовольства люди принесли в своей крови.

Сегодня на «Орле» снова произошел ряд случаев, характеризующих растущую напряженность в настроениях команды, которая в любой момент может прорваться в виде такой вспышки, какая уже была на «Нахимове». Трюмный матрос в ответ на полученное приказание без всякого повода изругал трюмного механика; на вахте матросы изругали других офицеров и вызывающе поминали командира, которого в это время на мостике не было.

От былой флотской «надраенности» не осталось и следа. Теперь в каждом слове, позе, выражении лица любого матроса как будто сквозят ирония и дерзость: «Подождите, господа офицеры, скоро и на нашей улице будет праздник!»

По воспоминаниям современников эпохи отмены крепостного права, среди крестьян уже носилось предчувствие будущей свободы, они теряли страх перед своими прежними «господами» и вызывающе вели себя, а «господа» чувствовали свое бессилие запугать проснувшихся прежних «рабов» крутыми мерами.

Сегодня на берегу побывали наши офицеры. Они передают, что из России есть телеграммы о происходящих там событиях: будто бы Государственный совет признал необходимость скорейшего введения конституционного правления, но Николай II отверг это, заявив, что он обязан охранять в неприкосновенности устои самодержавной власти, завещанной ему отцом.

Снова подтверждается, что японцы обошли левый фланг армии Куропаткина и в его тылу захватили Гирин. Между тем среди главного армейского командования царят раздоры и взаимные обвинения. Командующие армиями заявляют, что Куропаткин своей нерешительной тактикой губит войска.

20 февраля из Марселя пришел очередной почтовый пароход с частью почты, направленной через Гинзбурга. Дата последних полученных русских газет — 7 января. В них уже есть описание заводских забастовок и характеристика настроений рабочих масс, которые вылились в шествие на Дворцовую площадь к царю и закончились массовым расстрелом на петербургских площадях и улицах. Некоторые из наших офицеров уже получили письма, датированные 21 января. Но так как они написаны лицами, принадлежащими к военной среде, то в их описаниях дано освещение событий чисто внешнее и, конечно, крайне тенденциозное. Однако дело не в субъективных выводах авторов, а в фактах, которые говорят сами за себя.

На эскадре снова распространились упорные слухи о скором уходе с Мадагаскара в Индийский океан. Всем кораблям приказано было пополнить запас угля до предельного, назначенного адмиралом. «Орел», приняв 1300 тонн, покрыл весь расход, сделанный за месяц якорной стоянки, и снова имеет на борту 2350 тонн. Среднее углубление достигает в этом состоянии перегрузки 31 фута, т. е. на 5 футов более нормальной проектной осадки. Батарейная палуба — всего на 2 фута выше ватерлинии, а главный броневой пояс находится на 3 1/2 фута ниже уровня воды.

В каком направлении двинется эскадра — точных сведений нет.

25 февраля. Уже кончается февраль, а эскадра все на якорной стоянке. Очевидно, выход в океан, предсказанный на 26 февраля, снова будет отсрочен.

Адмирал решил дождаться прихода транспорта «Иртыш», который, по сведениям из штаба, придет 28 февраля. Кроме того, на днях должен прийти от Гинзбурга пароход с мясом. С ним надеемся получить почту, которая, очевидно, будет прощальным приветом с Родины перед уходом на театр войны.

Наступила масляница, но на эскадре это ничем не отмечено. На нашем соседе в строю — «Бородино» вчера устроили блины. Играл оркестр музыки. Завтра, в субботу, предполагается устроить развлечение для команды и у нас на «Орле».

Адмирал остался недоволен, что «Орел» прекратил погрузку, приняв только 2350 тонн, и приказал догрузить еще 150 тонн, что вчера и было выполнено.

Кроме того, все корабли непрерывно принимают с транспортов усиленные запасы расходных грузов и продовольственных продуктов по нормам из расчета на четырехмесячный срок. В перегруженном состоянии высокобортные броненосцы глубоко осели в воду, и их наружный вид резко изменился. Над водой по ватерлинии осталась узкая полоска второго броневого пояса толщиной всего 6 дюймов, накрытого броневой батарейной палубой в 1 1/4 дюйма на протяжении батареи 75-миллиметровых орудий и утолщенной до 2 дюймов в оконечностях. Это — вся наша броневая защита боевой живучести, так как выше батарейной палубы идет легкий незащищенный борт. Достаточно нескольких случайных пробоин от снарядов выше броневой палубы, и корабль уже окажется в критическом положении, на краю гибели. При самом малом крене и разрушенном легком борте ему будет грозить опасность опрокидывания килем вверх.

28 февраля. Известие о мукденском поражении армии. Эти дни мы находились под впечатлением самых противоречивых слухов и телеграфных сообщений французских газет с Маньчжурского фронта. Под Мукденом разыгралась полоса самых ужасных сражений, закончившихся тяжелым поражением и новым отступлением русских армий Куропаткина. Видимо, противоречивость поступавших в последнее время сообщений вызывалась тем, что известия приходили не сразу, а постепенно, по мере развития генерального боя, исход которого определился к концу всей серии боевых операций.

Теперь он известен нам по телеграммам последних французских газет. Японская армия, получив после капитуляции Артура подкрепление в виде освободившихся корпусов генерала

Ноги с осадной артиллерией, снова обошла левое крыло фронта Куропаткина, которое было разбито. Русские потеряли до 50 тысяч пленными и столько же убитыми и ранеными. Мукден сдан со всеми укреплениями и запасами.

«Отступаю по всей линии», — доносит Куропаткин.

Сегодня получен приказ адмирала: приемку машинных материалов на переход в 45 суток закончить 1 марта.

По слухам из штаба, эскадра покинет Носси-Бе 3 марта. Видимо, под впечатлением последних сообщений с театра войны адмирал решил ускорить свой выход и отказался связывать свой поход с приходом эскадры Небогатова, которую он считает обузой для себя.

Последний сигнал сегодня гласит: быть готовыми сняться с якоря через 24 часа по получении приказания.

Последняя причина, задерживавшая уход Рожественского, наконец, отпала. 26 февраля в Носси-Бе прибыл долгожданный транспорт «Иртыш». Он вышел из России 28 декабря и совершил весь переход до Мадагаскара за два месяца. Эскадра надеялась, что с ним будет получен последний прямой транспорт почты из России, который прольет более яркий свет на политические события, происходящие на Родине. Эти надежды оказались тщетными, так как на «Иртыше» почты не было. В Петербурге слишком заняты своими текущими делами, чтобы заботиться о снабжении нашей эскадры письмами и газетами.

Полное разочарование постигло и адмирала. Снарядов на транспорте не оказалось. Выяснилось, что второй комплект «для большей сохранности» отправлен прямым железнодорожным путем прямо во Владивосток, а «Иртыш» доставил груз... в 10 тысяч тонн угля. Транспорт потерпел аварию в Балтийском море, и пока стоял в Либаве, снаряды выгрузили и отправили по Сибирской железной дороге, но не нашли даже нужным уведомить об этом Рожественского.

Последнее полученное мной письмо из дома было датировано 8-м декабря. Между тем пароход из Марселя до Носси-Бе идет 21 день и выходит регулярно каждые две недели. Следовательно, при умелой организации доставки почты мы имели бы полное. право ждать писем, отправленных из дома по 20 января.

У всех рождается подозрение: не скрывается ли за этим запозданием почты установленный правительственный «карантин», чтобы оградить наши головы от вредных влияний и как можно долее держать в неведении насчет событий, происходящих на Родине? Но едва ли письма из России будут «опаснее» сообщений, которые мы получаем через агентство

Рейтера, обслуживающее французские газеты, минуя петербургскую цензуру. Зато разобщение с Родиной и семьями путем лишения регулярных писем далеко не содействует укреплению бодрости духа.

1 марта. На этот раз можно полагать, что уход эскадры предрешен. Все корабли спешно заканчивают расчеты с берегом. День и ночь идет приемка запасов с транспортов, «Камчатка» сдает заказанные ей изделия, а катера, барказы и шлюпки непрерывно шныряют между кораблями и пристанью. Снова вся эскадра догружает уголь с немецких угольщиков до самого полного запаса, предписанного адмиралом. «Орел» принял барказами 120 тонн, чтобы возместить расход нескольких последних дней.

Все поступающие с берега сведения подтверждают известия о крахе на нашем сухопутном фронте. Газеты сообщают, что уже нависает угроза над Владивостоком, так как японский флот, владея морем, готовит десантную операцию, чтобы отрезать его с севера ранее прихода эскадры Рожественского.

Адмиралом из разных разведывательных источников получены подробные сообщения о приготовлениях к нашей встрече, ведущихся японцами в водах Зондского архипелага. Так как мы при движении к северу не можем миновать проливы, то японцы заранее могут знать вероятные пути, которыми должна проследовать русская эскадра. По сведениям печати, в проливах уже сосредоточено 12 подводных лодок.

При вступлении в Южно-Китайское море нам предстоит разрешить ряд сложнейших тактических задач еще до встречи с главными силами противника. Японцам, несомненно, выгодно ослабить наши силы еще до генерального боя. Проливы между островами Зондского архипелага представляют для них удобную позицию, чтобы создать там ряд ловушек для нашей громоздкой армады.

Адмирал заперся в своем одиночестве и хранит глубокое молчание относительно курса эскадры и своих будущих планов. Он был главным инициатором посылки эскадры на Восток, довел до Мадагаскара всю эскадру, преодолевшую огромные трудности похода. Он заранее предвидел неизбежность падения Артура и гибели остатков Тихоокеанской эскадры, а также не верил в возможность пополнения эскадры южноамериканскими крейсерами и черноморскими кораблями, учитывая дипломатические трудности осуществления этих мероприятий. От включения в состав эскадры старых кораблей Балтийского моря Рожественский сам в свое время отказался как от ненужного балласта. Поэтому еще до выхода из Либавы ему было ясно, какие

силы окажутся в его распоряжении против всего японского флота в момент сбора эскадры на Мадагаскаре к началу 1905 года. Недостаточность этих сил была для него очевидна. Если же, невзирая на это, он согласился вести 2-ю эскадру на театр войны и даже настаивал на походе, то им могли руководить только следующие соображения: посылка 2-й эскадры была необходима политически, чтобы показать готовность России продолжать войну, и имела лишь демонстративный характер для подготовки выгодной обстановки перед мирными переговорами.

Недостаточность сил эскадры для победы над японским флотом была настолько очевидна правительству и военному руководству, что нельзя было допускать возможности вступления ее на театр войны. Рожественский, видимо, внутренне был уверен, что правительство не пойдет на риск посылки заведомо слабой эскадры в бой и имеет в виду использовать ее военный вес лишь для дипломатических мирных переговоров. Хотя такие соображения и были распространены в военных кругах, но Рожественский соответственных гарантий от правительства не получил. Между тем в России резко изменилась политическая обстановка. Царское правительство столкнулось с революционным подъемом трудящихся масс, требовавших прекращения чуждой интересам народа дальневосточной войны. Но сторонники укрепления устоев самодержавия считают, что нельзя подчиняться требованиям масс, нужна победа и войну надо продолжать, потому что победа парализует рост революции. И вот, основываясь на том, что Рожественский не заявил категорически о негодности его эскадры, на него теперь возлагается обязанность овладеть морским театром войны, а не просто прорваться во Владивосток с частью кораблей. А чтобы парализовать обвинения в недостаточной подготовке морских сил для победы, снаряжается бутафорская 3-я эскадра Небогатова из старья Балтийского флота.

Так петербургская бюрократия, притворяясь, что она не понимает заявлений Рожественского, толкает 2-ю эскадру в пропасть, а Рожественский, заняв позицию твердого «солдата», исполняющего боевой приказ, не хочет разоблачить предательскую, коварную игру своих хозяев и фатально приближается к катастрофе.

Итак, Рожественский был уверен, что голос рассудка заставит руководителей царской политики воздержаться от посылки эскадры в бой и вернет ее в Россию, когда настанет для этого подходящее время. Но зато он, как командующий эскадрой, войдет в историю как смелый и талантливый адмирал, руководитель большой морской операции, которая не была

доведена до решительного конца лишь по воле центральной власти. Теперь эта «игра» зашла слишком далеко. А в Петербурге не видят большой опасности для государства рискнуть судьбой эскадры. Рожественский обречен стать жертвой собственных честолюбивых планов.

2 марта. Прощальное письмо к родителям с Мадагаскара. Я последний раз пишу вам из Носси-Бе (Мадагаскар). Завтра в 12 часов наша эскадра снимается с якоря и выступает в океан в неизвестном направлении. Хотя нам и не объявлено в приказе, какое боевое задание возложено на нашу эскадру, но из всех приготовлений к походу ясно, что вопрос о возвращении в Россию отпал и эскадра продолжает свой путь туда, где сухопутная армия заплатила реками крови и сотнями тысяч жизней за преступные ошибки своих правителей. Теперь настал и наш черед.

На эскадре нет ни одного человека, начиная с самого адмирала и кончая последним сознательным матросом, который верил бы в успех безрассудной авантюры.

Эскадра стала очередной ставкой зарвавшихся игроков, и только чудо может спасти ее от приговора истории. Но чудес в наше время не бывает.

Сегодня в час дня, когда я стоял на носовом мостике «Орла», вся фок-мачта «Суворова» вдруг закрылась взвившимися трехфлажными сигналами. «Орел» в свою очередь на всех ноках реев украсился такими же флагами, репетуя сигнал командующего. Я невольно оглянулся на ряды наших кораблей, выстроившихся на рейде в несколько колонн. Вместе с транспортами здесь было 45 кораблей, и все они в этот момент, как один, расцветились трепещущими флагами.

Все почувствовали, что этим сигналом решается судьба эскадры. Приказ гласил: «Броненосцам, крейсерам, миноносцам и транспортам иметь завтра к 12 часам пары для 10-узлового хода».

Есть сведения, что предстоящий переход продолжится 30 суток. Каждые шесть дней эскадра будет иметь в океане остановку для догрузки угля.

В Носси-Бе приходит очередной почтовый пароход 5 марта, а мы покинем бухту за два дня до его прибытия и, следовательно, разминемся с этим транспортом почты. Но есть сведения ив штаба, что адмирал дал распоряжение госпитальному «Орлу» дождаться в Носси-Бе почтового парохода и принять всю почту для эскадры, а затем догнать ее в пути. Итак, у меня еще остается луч надежды получить от вас последние вести.

Позавчера часть почты доставил пароход «Регина», присланный Гинзбургом с некоторыми поставками. Из офицеров «Орла» шесть счастливцев получили по семи — восьми писем, но

большинство оказалось обойденными. Чем это объясняется — теряемся в догадках и ругаем Главный Морской штаб, который так небрежно относится к переписке личного состава эскадры.

О последних событиях в Маньчжурии мы пока имеем сообщения только из телеграмм агентств Гавас и Рейтера, помещаемых в местных газетах. Сначала были известия о разгроме русской армии под Мукденом, а сегодня в 5 часов прибыла из порта Майюнга французская миноноска с известиями к адмиралу от французского губернатора, подтверждающими все предшествующие сообщения, но в еще более ужасном виде. Мы услышали: 60 тысяч убитых, 80 тысяч раненых, 40 тысяч пленных, в руках врага 608 орудий и 23 знамени. Мукден сдан. Армия разгромлена, и ее надо заново комплектовать. Куропаткин отозван с фронта, кандидатом на его место называют Сухомлинова.

Мы и сейчас не верим сообщенным цифрам, но сам факт решающего поражения на сухопутном фронте уже не вызывает сомнений. Что представляет собой наша эскадра с личным составом в 18 тысяч человек по сравнению с сухопутной армией? Это небольшая горсточка людей, в 5–10% от численности армейского фронта, и, конечно, руководство не задумается над риском гибели эскадры, если она хоть косвенно может отвлечь противника от напора на сухопутный фронт. После этих леденящих душу ужасных сообщений нет места мыслям о собственной судьбе.

Если мы минуем Зондские острова и вступим в Тихий океан, то там уж едва ли будут шансы отправить вам дальнейшие сообщения. В таком случае это письмо может оказаться последним на пути к Владивостоку.

С французской миноноской адмирал получил двенадцать шифрованных телеграмм из России, но, видимо, они ни в чем не повлияли на его решение, принятое накануне.

Итак, мы идем дальше!

Что же я могу еще сказать вам, мои дорогие?

Шлю вам горячий привет, исполненный искренней сыновней любви. Шлю братьям и сестрам завет последовательно мыслить и самоотверженно трудиться на благо народа, прямо стремиться вперед к святым целям раскрепощения страны. Посылаю отцу и матери нежный поцелуй сына, обнимаю всех родных, жму руки старым друзьям и товарищам по гимназии и Морскому Инженерному училищу.

Пусть же залогом нашей близости и семейной связи останутся записи моего походного дневника, который я вел день за днем. В него попало все то, что я считал возможным

запечатлеть. Здесь вы найдете немного личного, но дневник осветит вам ту обстановку, в которой протекал наш поход. А это вскроет и те пути, которыми мы пришли к неизбежному.

Первую часть дневника — до Мадагаскара — мне уже удалось вам отправить отсюда с оказией. Вероятно, она уже дошла до вас. Теперь мне остается отправить вам почтой вторую половину, охватывающую период стоянки эскадры в водах Мадагаскара. Одновременно посылаю вам в виде иллюстрации к нашему походу альбом собранных мной открыток Испании, африканских портов и Мадагаскара. Необходимость закончить срочные дела по кораблю заставляет меня ускорить отправку этого письма.

Спешу в последний раз на берег, чтобы закончить до съемки с якоря отправку писем и почтовых посылок.

Наше будущее окутано покровом тайны и неизвестности.

Итак, еще раз прощаюсь с вами, мои дорогие!

Переход через Индийский океан и скитания у побережья Индо-Китая

Глава XXX. Перегрузки угля в океане барказами

4 марта. Вчера около 4 часов дня эскадра в полном составе снялась с якоря и вышла в открытый океан курсом на зюйд. Мы обогнули хорошо знакомый остров с его характерным профилем и пошли на север в обход Мадагаскара, чтобы выйти на просторы Индийского океана.

Долго не верилось, что наше военное руководство решится послать эскадру в ее настоящем составе на театр войны «для овладения морем», как указано Рожественскому в одной из телеграмм Николая II. Но полгода назад так же сомневались, что эскадра выйдет из Либавы, пока 2 октября она не тронулась в поход.

Маршрут эскадры Рожественского в обход северной оконечности Мадагаскара на восток уже достаточно ясно показал, что слухи о возможном возвращении в Джибути и к Суэцу не имеют оснований. Эскадра идет далее к Владивостоку.

Между тем, по последним сведениям французских газет, японцы готовятся предпринять десантные операции, чтобы отрезать Владивосток с суши и блокировать его по примеру Артура.

Тогда наша эскадра рискует остаться без последнего пристанища в водах Тихого океана.

Мы вышли в океан строем двух кильватерных колонн боевых кораблей, между которыми разместились транспорты. Впереди идут легкие крейсера «Светлана», «Алмаз», «Урал», тыл замыкают крейсера «Олег», «Аврора», «Донской». С флангов идут «Жемчуг» и «Изумруд», а также вспомогательные крейсера «Рион», «Днепр», «Терек», «Кубань».

Всего эскадра насчитывает 45 вымпелов: два отряда броненосцев — 8 кораблей, крейсера — 8 кораблей, вспомогательные крейсера — 4 корабля, миноносцы — 9 кораблей, транспорты и вспомогательные корабли — 16.

Строй эскадры растянулся на 40 кабельтовых.

Немедленно после съемки с якоря начались аварии. На «Орле» сломался червяк привода для проворачивания машины вручную. Лопнула трубка в холодильнике левой машины, соленая вода попала в котлы. Пришлось выйти из строя. Всю ночь продолжалось исправление, а эскадра шла малым ходом в 5

узлов, «Орел» следовал с эскадрой под одной машиной.

На «Бородино» при съемке с якоря сломалась шестерня катерной лебедки и не могли поднять минные и паровые катера. Пришлось по семафору обратиться к «Орлу» и просить запасную шестерню. Съемка с якоря в Носси-Бе, назначенная на 12 часов, затянулась почти до 4 часов дня.

В первую ночь на транспорте «Киев» один матрос из запасных бросился за борт. Адмирал приказал сигналом — не искать. Ночью с эскадрой встретилось судно, которое бросало на воду какие-то предметы, горевшие красным, белым и синим огнями. Был послан миноносец для осмотра его, но из-за дальности нам не было видно, что там происходило.

Сегодня с «Жемчуга» случайно свалился за борт человек, но его удалось спасти. В 6 часов утра транспорт «Владимир» почему-то был взят на буксир, для чего эскадра была принуждена остановиться на полчаса.

В кают-компании передавали, что в океане будут происходить дневные погрузки угля с транспортов барказами. Первая погрузка намечается дней через шесть.

5 марта. Штурманы сообщили, что курс эскадры взят к северной оконечности Суматры. Значит, мы пойдем Малакским проливом мимо главной базы английского флота на Дальнем Востоке — порта Сингапур.

Сегодня по расписанию должен был прийти из Европы в Носси-Бе очередной французский почтовый пароход. На нем ожидалась большая почта для эскадры. Но мы ушли на два дня раньше его прихода. Сначала адмирал предполагал оставить госпитальный «Орел» для принятия почты, но за два часа до выхода приказ был отменен. Мы с разочарованием видим, что белый «Орел» находится в строю эскадры.

Транспорты-»добровольцы», а также «Иртыш», «Анадырь» и «Корея» взяли миноносцы на буксир. Идем ходом около 9 узлов, но довольно часто происходят остановки из-за разных аварий на кораблях. На «Сисое» лопнули 4 трубки в холодильнике, он выходил из строя и довольно значительно отстал, но к вечеру снова занял свое место в строю. На миноносце «Громкий» лопнула брага при буксировке его «Иртышом». «Иртышу» был сигнал адмирала с выражением «особенного неудовольствия за несоблюдение своего места в строю». С заходом солнца все корабли эскадры переговариваются друг с другом миганиями прожекторов.

6 марта. Изменилась погода, небо заволокло серыми облаками, и часто начинается докучливый дождь. В разных частях горизонта видны косые дождевые полосы. Мы избавились от

ужасающей жары, мучившей нас в Носси-Бе, ко зато теперь сильно возросла влажность воздуха. Океан приобрел серый и угрюмый вид. Он неспокоен. По его поверхности гуляет довольно значительная зыбь. Миноносцы порядком треплются, почти все идут на буксире у транспортов. По ночам с левого борта поддает значительная попутная волна и часто вкатывается по покатому борту до иллюминаторов кают батарейной палубы. За ночь по разным причинам останавливались два раза. Утром «Бородино» вышел из строя вследствие неисправности рулевого управления, теперь идет на правом фланге вместе с «Жемчугом» и госпитальным «Орлом» под непосредственным наблюдением самого адмирала.

В половине девятого утра влево от нашего курса прошел французский пароход, направлявшийся на Мадагаскар. Сейчас «Светлана» телеграфировала, что опять виден пароход. Он обогнал нас и прошел на пересечение нашего курса.

7 марта. Сегодня погода прояснилась и в общем благоприятствует нашему походу. Уже пройдено 800 миль. Миноносцы продолжают идти на буксире во избежание преждевременного износа машин и котлов и для устранения обременительных погрузок угля. С севера в левый борт дует ветерок, облегчая жару. Температура воздуха всего 20°, но, благодаря тому что в полдень лучи солнца почти отвесны, все предметы на открытых наружных палубах сильно накаляются. Больше минуты опасно быть с непокрытой головой, даже если солнце спрятано за легкими облаками. Температура воды — 28° Цельсия. Пока однообразие похода еще не дает себя чувствовать, и даже как будто стало легче с уходом из Носси-Бе.

Запасы провизии пока имеются достаточные. Комиссия, ведающая продовольствием кают-компании, обещает не менее двадцати дней держать нас на свежей пище и только после этого срока перейти на консервы. Но команде уже теперь приходится частично получать подозрительную солонину, хотя запас мяса для обеда есть. У нас на корабле взято на длительный переход 23 быка. Мука для выпечки свежего хлеба пока есть, но сухари также понемногу пускаются в ход.

Завтра на рассвете приступаем к первой погрузке угля в океане, хотя на борту остается еще 1860 тонн. Грузить с транспортов будем в мешках, перегружая их на настил из досок, положенных на банки барказов. Буксировать барказы к борту броненосца будут два минных катера. Погода благоприятствует этому первому опыту. Сегодня весь день небо было ясное, а сейчас над океаном дивная ночь. Полная луна в 12 часов ночи проходит через зенит, и ее мягкий свет равномерно озаряет все

секторы горизонта. Поверхность океана прекрасно видна во всех направлениях, что облегчает охрану эскадры. Корпусы многочисленных кораблей, образующих колонны до самого горизонта, ночью кажутся улицами освещенного города. Временами вспыхивают яркие лучи прожекторов. По воде стелются полосы света, когда крейсера арьергарда переговариваются вспышками со своим флагманом.

Хорошо в такие ночи сидеть на перилах балкона кормовой гостиной. Чистый воздух несет с собой свежесть, а клокочущая за кормой вода, завихренная могучими ударами винтов, однообразным журчанием убаюкивает мысль и навевает воспоминания о пережитом, переносит воображение к картинам родных полей и рощ. И не верится, что где-то идет истребительная война.

8 марта. С 8 утра до 5 вечера эскадра стояла в океане, застопорив машины, и занималась погрузкой угля. С утра шла зыбь с весьма длинным периодом, хотя и с небольшой амплитудой волны. Крейсера и транспорты сильно раскачивались, а броненосцы всплывали на гребнях валов в прямом положении или ныряли носом и кормой. Уголь буксировали к борту на двух барказах. «Орел» и «Бородино» принимали уголь с транспорта «Китай». Приняли за девять часов: «Орел» — 149 тонн, «Бородино» — 189 тонн, между тем «Сисой», «Суворов» и «Ослябя» каждый успел погрузить более 200 тонн, а «Александр» — даже 240 тонн.

«Орлу» и «Бородино» несколько раз был сигнал с выражением особенного неудовольствия адмирала. В 7 часов адмирал сигналил: «Алмаз», соберите транспорты, видны чужие крейсера, прожекторное учение отменить».

Телеграмма с извещением о появлении чужих крейсеров была подана «Уралом», который идет впереди в разведочном отряде. Сегодня же адмирал приказал, что вспомогательные крейсера «Урал», «Терек», «Кубань», «Рион» и «Днепр» первыми вступают в бой. Их должны поддерживать «Светлана», «Жемчуг» и «Изумруд». Часть орудий у нас заряжена, прислуга спит наготове у своих мест, снаряды поданы, прожекторы каждое мгновение могут открыть боевое освещение. Вообще внешняя готовность к бою соблюдена. Но как эта показная готовность далека от действительной!

В 12 часов ночи — сигнал с «Донского», который идет в арьергарде с левого фланга: «Вижу три огня, идут параллельным курсом».

10 марта. Вчера, под влиянием слухов о близости неприятельской эскадры, крейсера усиленно следили за

горизонтом, но ничего особенного не случилось. Правда, горячие головы различали зорким глазом подозрительные дымки. Я, впрочем, ничего не видел, хотя зрение у меня весьма острое. За полгода плавания я уже развил у себя «морской глаз» и не приму случайное облачко на горизонте за признак судна. Лазил я и на наблюдательную площадку на салинге грот-мачты, откуда с высоты в 100 футов открывается горизонт миль на 12, но и оттуда ничего подозрительного не заметил. Ночью было много задержек, и мы мало продвинулись вперед. За семь суток наша армада прошла 1000 миль. Опять скандалил «Сисой». Он идет вторым в левой колонне во 2-м отряде броненосцев. Внезапно он начал описывать циркуляцию и устремился прямо на нашу колонну. «Сисой» застопорил машины, повернулся и ушел куда-то в противоположную сторону, ничем не заявляя о своих намерениях. Колонна пришла в расстройство. Адмирал спросил: «Сисой, идете ли вы куда-нибудь?!» Тот отвечает: «Имею повреждение руля». Адмирал приказал старшему офицеру немедленно явиться к аппарату. Начинается «интимный» разговор между адмиралом и «Сисоем»: «Кто на вахте? Отдать вахтенного начальника под санитарный надзор фельдшера». «Сисой» отвечает: «На вахте лейтенант N., командир неотлучно на мостике». Разговор окончился выговором командиру.

Сегодня опять грузим уголь барказами. В прошлый раз «Орлу» попало за вялую работу. Теперь «Орел» деятельно готовился, и всю ночь шел ремонт барказов и катеров, зашивали порванные мешки, заготовили из пенькового троса достаточное число стропов для быстрого подъема комплектов мешков. И погрузка пошла чуть ли не лучше всех кораблей. С 7 утра до 4 часов пополудни было погружено 244 тонны, в среднем по 27 тонн в час.

Интересна картина погрузки: в центре располагаются броненосцы. Транспорты располагаются между броненосцами в расстоянии до 6 кабельтовых от них. Корабли стоят с застопоренными машинами, но когда ветром или волной два корабля сближаются, один из броненосцев дает малый ход и несколько отходит. Вокруг кораблей, занятых погрузкой, образуется кольцо свободных транспортов и миноносцев. Далее в виде второй концентрической окружности устанавливается круговая цепь дозорных крейсеров. Вся замкнутая площадь кишит катерами, на буксире у которых ходят по два барказа.

Сегодня во время разгара погрузки был сигнал адмирала: дозорным крейсерам усилить бдительность, так как вблизи находится неприятельская эскадра (?!).

11 марта. Вот еще минули сутки. День прошел без каких-

либо событий. Шла пологая океанская зыбь. Она продолжает нас баюкать. Броненосец испытывает заметную килевую качку, но не принимает воду на палубу. От Мадагаскара пройдено уже 1200 миль. Сколько остается до следующей стоянки — не знаем, так как пункт ее нам неизвестен.

Адмирал сигналил «Наварину»: «Наварин, не умеете управляться, учитесь теперь, дальше поздно будет, иначе в бою принесете огромное несчастье».

Телеграммы и сигналы с мостика передаются в кают-компанию и заменяют газетные новости. В 11 часов вечера «Олег», замыкающий строй эскадры, сигналил, что опять видит чужие огни. Когда «Суворов» переспросил, не скрылись ли они, «Олег» ответил, что больше уже их не видит, но раньше видели все офицеры и командир с балкона своей каюты. Были ясно видны три огня. К эскадре приближалось судно, у которого выбросило пламя из трубы. Спрашивается: отчего же мы, имея быстроходные крейсера «Жемчуг» и «Изумруд», не послали их, чтобы проверить, кому принадлежали эти огни?

13 марта. Сегодня воскресенье, мы уже десять дней в океане. Никаких пароходов не встречаем. Ночью прошли меридиан островов Чагос, принадлежащих Англии. Завтра и послезавтра предполагаются большие погрузки угля. Погода несколько меняется. Вместо прежней пологой океанской зыби идет крутая и короткая волна, вызванная, видимо, свежим ветром, захватившим близкий район океана. Миноносцы треплются, часто рвутся буксиры. Транспорты бредут, как стадо баранов, не заботясь о сохранении порядка в строю. Адмирал, видимо, неистовствует, так как с «Суворова» сигналили ночью такую белиберду, что ничего нельзя было разобрать. Вероятно, там происходила очередная «драма». «Сисой» снова выходил из строя и попал «в угол», т. е. на траверз адмирала, куда провинившихся выгоняют под его непосредственный надзор. На «добровольце» «Ярославль» несколько раз рвался буксир. Он сталкивался с буксируемым им миноносцем, вылезал из строя. Адмирал сначала ставил его «в угол», а потом сигналом лишил добавочного содержания весь командный состав транспорта.

15 марта. С рассветом эскадра остановилась, и суда расположились так, как на предыдущих погрузках, т. е. броненосцы со своими транспортами — во внутреннем круге, а крейсера и миноносцы — в виде двух концентрических цепей.

Сначала предполагалось начать погрузку в понедельник, но погода была довольно свежая. Шла короткая и крутая волна, которая сильно захлестывала на борта кораблей. Пришлось день переждать. Сегодня же очень тихо. Ветра совершенно нет, но, как

и всегда в штилевые дни, идет океанская зыбь, которая, будто мерное дыхание могучей груди, шутя вздымает на себе грозные броненосцы. Погрузка на «Орле» протекает довольно бойко. Имея два предыдущих урока, быстро приспособились и без напряжения принимали до 30 тонн в час.

Теперь фланговые крейсера всю ночь светят прожекторами, обводя лучом горизонт до пересечения с лучом идущего сзади крейсера. Но ночь темна и мглиста, а поверхность океана окутана дымом 45 кораблей и бледный луч прожектора тускнеет среди безбрежного простора, плохо достигая цели.

«Днепр» видел позавчера ночью три огня на правом траверзе.

Сегодня за день погрузки узнали некоторые новости. Многие сведения обходят корабли с большой задержкой, передаваясь с одного корабля на другой при встречах офицеров во время погрузок.

С «Суворова» были получены последние приказы, а также доставленные из Главного Морского штаба списки офицеров, возвращающихся из Порт-Артура в Россию и задержанных в плену в Японии. Я нашел фамилии многих товарищей-механиков моего выпуска: Георгизон на «Сердитом» прорвался в Чифу, Сачковский и Гебенштрейт раненые остались в Порт-Артуре, Толмачев, Улановский, Титов и Селиверстов задержаны в плену. Несколько человек возвращается в Россию.

Приказы адмирала касаются сигнальной службы и подачи помощи в бою. Броненосцам в бою будут оказывать помощь и защиту при серьезных повреждениях «Светлана» и крейсера 1-го ранга, если они не принимают участия в бою; затем — легкие крейсера «Жемчуг» и «Изумруд», буксир «Роланд», наконец, два миноносца из находящихся при броненосных отрядах. Дозорные крейсера оказывают помощь друг другу, транспортам помогают крейсера охраны и резерва, а в крайнем случае их прикрывают вооруженные транспорты «Иртыш», «Анадырь» и «Камчатка».

Сегодня «Орел» принял за 9 часов 275 тонн угля, «Суворов» — 325, «Ослябя» — 282, остальные — меньше этих трех. За предшествующую погрузку угля «Орел» получил премию в 75 рублей.

«Сисой» сегодня потерял паровой катер, который волной прижало к борту броненосца, поддело планширем под башмаки шестов сетевого заграждения, и мгновенно опрокинуло. Катер утонул в 15 секунд, но людей всех спасли.

С «Суворова» сообщили, что эскадра идет к бухте Патанг во Французском Индо-Китае, на 100 миль севернее Сайгона. Маршрут избран Малакским проливом. Перед входом в пролив возможно соединение с отрядом Небогатова. Мы будем ждать его

сутки, но если он за это время не придет, то идем в Патанг одни и там ждем прихода Небогатова. Видимо, мы еще раз воспользуемся пристанищем в бухтах французских азиатских колоний. Некоторые мечтают, что хорошо было бы эскадре зайти хоть на сутки в Сайгон и увести оттуда разоруженную «Диану», оставив взамен хотя бы «Алмаз». Интересно, какие действия предпримут владивостокские крейсера. По некоторым сведениям «Громобой» и «Россия» выходили в море на пробу машин.

Сегодня в момент окончания погрузки «Орел» имел на борту 1830 тонн.

Ночью мы пересечем экватор из южного полушария, возвращаясь после четырехмесячного пребывания в северное. Завтра, если позволит погода, намечается продолжение погрузки. Но в 7 часов вечера с юга задул шквалистый ветер с дождем, следовательно, завтра будет свежо.

16 марта. Сегодня с утра снова приступили к погрузке угля. Погода, однако, не совсем благоприятствует этой работе. К 12 часам уже трудно было буксировать перегруженные барказы, так как налетали шквалы с дождем, и в половине третьего пришлось прекратить погрузку. «Орел» успел принять 221 тонну. В момент, когда эскадра тронулась дальше, на борту имелось 1950 тонн. Назавтра назначено продолжение погрузки. Адмирал хочет использовать пребывание в штилевой полосе. С 6 утра до 6 вечера эскадра стоит, занимаясь погрузкой, в ночь идет.

Подходя к острову Суматра, мы будем располагать приличным запасом угля в ямах и на палубах. Адмирал считает, что нормальный запас должен быть не менее 1500 тонн.

18 марта. Вчера погрузка угля не состоялась. Два дня подряд ходили в грязи, думали, что предстоит такой же третий день, но адмирал отложил следующую погрузку на субботу 19 числа.

С переходом в северное полушарие мы, невидимому, вышли из штилевой полосы. Вчера было только свежо, а сегодня разгулялся настоящий шторм, хотя он далеко не достиг силы шторма, захватившего нас после мыса Доброй Надежды. Уже с утра волна изредка вкатывала в иллюминаторы кают батарейной палубы к любителям свежего воздуха. За открытый иллюминатор поплатился и я. Так как в каюте была духота и сырость, то я рискнул на время открыть иллюминатор и долго смотрел, как валы рассыпались белой пеной, подкатываясь к борту, но не достигая уровня открытого иллюминаторного отверстия. В конце концов, надеясь на действие попутного ветра, я решил, что в каюту не захлестнет, и сел к столу заняться подсчетами. Но особо высокая волна догнала корабль в тот момент, когда корма шла на погружение при размахе килевой качки. Волна прошла вдоль

всего борта, покрыв иллюминаторы, находившиеся на 10 футов выше ватерлинии. Ко мне со страшным шумом ворвался каскад воды и окатил меня с ног до головы. Пострадали мои бумаги, книги и чертежи, а палуба в каюте покрылась водой на 6 дюймов. Однако такие уроки не идут впрок другим. За сегодняшний день у меня оказалось шесть товарищей по несчастью, в том числе и старший офицер. А за ужином волна вкатила сразу через четыре иллюминатора в кают-компанию, сначала с правого борта, а затем и с левого.

Крейсера порядком треплются на волне. Особенно страдают «Жемчуг» и «Изумруд»: их кладет до 30° на борт, даже больше, чем миноносцы. Миноносцы идут на буксире у транспортов и, как это ни странно, сегодня — без особых неприятностей.

До Пулавея остается всего 750 миль, следовательно, это расстояние пройдем дней за пять. Встреча эскадры Небогатова маловероятна.

В Носси-Бе адмирал оставил флаг-офицера Крижановского, который 5 марта должен был принять почту с парохода компании «Мессажери».

С каждым днем возрастает возможность боевого столкновения с японской крейсерской эскадрой. На «Орле» снова начались разные приготовления к бою, устройство искусственных защит из тросов, перлиней и котельных колосников. По этому вопросу командир возобновил совещания в кают-компанки со старшими специалистами. Я также принимал участие в выработке программы необходимых мероприятий. Я старался выдвинуть следующие вопросы, которые считал наиболее важными для сохранения корабля в бою.

Прежде всего я предложил провести максимальную разгрузку корабля, чтобы приблизить его осадку в бою к проектной, применительно к которой установлены его остойчивость, скорость и защита живучести. Но возможные мероприятия в очень малой степени зависят от личного состава одного корабля и должны быть утверждены командующим и его штабом. Освободившись от излишних грузов перед боем, нетрудно привести корабль к водоизмещению в 14 500 тонн, т. е. снизить его даже против тоннажа, который он имел при выходе из Либавы. Останется перегрузка против нормального проектного тоннажа всего в 1000 тонн, а осадка будет 27 футов 10 дюймов при начальной метацентрической высоте в 3 фута. Эти меры сразу повысят боевую сопротивляемость броненосца, увеличат угол безопасного крена при подводных повреждениях до 10–11°, поднимут батарейную палубу над ватерлинией и повысят высоту поясной броневой защиты.

Вторым наиболее важным вопросом подготовки к бою корабля являются широкие систематические противопожарные мероприятия во всей надводной части. Новые броненосцы во время подготовки к длительному походу в тропическом климате получили выше батарейной палубы в жилых помещениях и на мостиках значительные деревянные устройства в виде изоляции стенок в рубках на мостиках, отделки адмиральского помещения и кают-компании, рундуков и мебели в офицерских каютах, диванов и мягких кресел, занавесей и ковров. Все эти материалы и устройства при воспламенении от фугасных снарядов могут стать пищей для огня и создать общий костер в надводной части. Тушение пожаров, дым внутри корабля и повреждение трубопроводов, электропроводки и разных корабельных устройств от действия огня представляют серьезную опасность. При этом на палубы льют большое количество воды, а личный состав при тушении огня в незащищенных верхних частях корабля и на открытых палубах несет большие потери.

Основная противопожарная подготовка должна прежде всего сводиться к удалению горючих материалов выше батарейной палубы. Надо заблаговременно снять деревянную отделку рубок на мостиках, деревянную изоляцию адмиральского помещения и жилых кают, удалить диваны, кресла, рундуки и мебель, ликвидировать кают-компанию и буфеты при ней, временно пользоваться адмиральской столовой, очистить все помещения от ковров, занавесей и других горючих материалов; одежду, чемоданы и книги офицеров спустить вниз в кладовые. Почти вся эта подготовка может быть выполнена судовым составом за своей ответственностью, без директив адмирала.

Третьим весьма важным вопросом является организация и подготовка борьбы с повреждениями корпуса и его оборудования в бою снарядами, торпедами или взрывами своего боезапаса.

Основную опасность для живучести корабля представляют пробоины в легком борту выше поясной брони на уровне батарейной палубы. При крене свыше 7° входит в воду незащищенный борт выше батарейной палубы, и если в нем будут надводные пробоины, то при погружении в воду забортная вода станет распространяться по палубе, отчего остойчивость начнет быстро падать и возникнет опасность опрокидывания корабля. Поэтому весьма важно быстро заделывать все пробоины, повреждения и отверстия от осколков в легком борту по батарейной палубе. Для заделки отверстий должны быть заранее подготовлены деревянные щиты с просаленной плетенкой по краям с приспособлением для притягивания щитов к борту и с деревянными упорами и клиньями для их укрепления.

Большую опасность представляют крены корабля в бою. Они могут возникать от подводных бортовых повреждений, от переливания воды в отделениях и на палубах, от захлестывания волн через надводные пробоины, от накопления воды на палубах при тушении пожаров и, наконец, при циркуляции корабля. Нужна быстродействующая система выпрямления крена. Для этого могут быть использованы креповые трубы бортовых отсеков при заполнении их питательной котельной водой вместо хранения ее в междудонных отделениях.

Наконец, надо устроить дополнительные искусственные зашиты всех предметов и устройств, представляющих существенную важность. Материалом для защиты могут служить мешки с углем, стальные тросы, перлиня, котельные колосники. Защитить желательно динамо-машины судового освещения в батарее, головки элеваторов 75-миллиметровых патронов на верхней палубе, пути подачи патронов к кормовым казематам, вертикальные отрезки пожарных магистралей выше батарейной палубы и подготовить щиты для заделки сорванных взрывами снарядов орудийных полупортиков.

Надо также обеспечить возможность сообщения с мостиками по веревочным штормтрапам в случае сноса взрывами постоянных трапов.

Старшие специалисты корабля — артиллеристы, механики, электрики, штурманы и старший врач — внесли ряд деловых и организационных предложений по своим частям. Составилась общая сводная программа мероприятий по подготовке корабля к бою.

Коллективное обсуждение всех возникших боевых вопросов создало деловое настроение всего командного состава и сплотило его сознанием важности проведения этих мер для поддержания корабля в бою. Командир со своей стороны наметил вопросы, которые он считал необходимым поставить перед штабом адмирала.

20 марта. Никак не удается приступить к последней погрузке угля перед вступлением в Малакский пролив, до которого остается еще 400 миль, или два дня хода. Мы не спешим и идем вперед, имея всего три узла при отсутствии явных причин для задержки эскадры. Разгулявшаяся погода нарушила расчеты адмирала. Сегодня утром зыбь еще не улеглась и помешала приемке угля. Мы взяли курс к северному входу в Малакский пролив и, следовательно, пройдем в виду Сингапура, обманув японцев, которые вели подготовку к нашей встрече у южных проливов.

Повидимому, японцам не удалось нас проследить в океане.

Если даже огни, которые видели по вечерам наши дозорные крейсера, действительно принадлежали их разведчикам, то все-таки они не могли расшифровать наш маршрут. Они видели нас вскоре после прохода островов Чагос, откуда мы имели возможность взять любой курс. Дальше они потеряли нас, и мы никого не видели. Правда, утверждать это нельзя, так как мы шли, неся все огни, а японцы могли следить за нами только во тьме из-за горизонта. Но наши дозорные крейсера почти ежедневно удалялись за горизонт, чтобы удостовериться, нет ли соглядатаев в океане. Вот и сейчас за горизонтом нам видны только стеньги: слева — «Рион», справа — «Днепр», а впереди — «Светлана». «Донской» держится для связи ближе к эскадре на траверзе «Риона», «Аврора» — на траверзе «Днепра».

Жизнь кают-компании идет заведенным порядком. Некоторое разнообразие и оживление вносят только проделки наших друзей из животного мира Мадагаскара, отправившихся с нами в поход. На «Орле» плывут две мартышки, два попугая и несколько лемуров. Старшая мартышка прозвана Танькой. Она размером с хорошую кошку, очень шустрая, носится по кают-компании, прыгает на плечи своих избранников за обедом и проверяет, что они едят. Андрюшка — гораздо меньше и моложе. Танька ему покровительствует и заботливо следит за ним, как нянька. При открытых иллюминаторах кают-компании обе обезьянки любят вылезать на борт и бегают снаружи корабля по полкам сетевого заграждения. Недавно был такой случай. Танька сидела на кресле в кают-компании, а Андрюшка носился по полкам бортовых сетей снаружи корабля. Вдруг раздался отчаянный визг Андрюшки с призывом о помощи. Танька стрелой вылетела через иллюминатор на борт и увидела, что Андрюшку смыло волной с полок. Танька успела схватить его, уцепилась за свисавший конец стального троса и вскарабкалась обратно на полку, а затем с мокрым и дрожащим Андрюшкой вскочила обратно в кают-компанию и начала приводить его в порядок после вынужденного купанья. Все пришли в восторг от проявленного Танькой мужества. Обе мартышки любят качаться над столом, хватаясь за висячие звонки и перескакивая на плечо кого-нибудь из сидящих за столом.

Обезьяны находятся в весьма враждебных отношениях с попугаями; эти отношения, видимо, установились давно, еще во время вольной жизни в африканских лесах. При виде Таньки «попки», сидящие на рельсах подачи беседок с патронами в кормовой каземат, поднимают тревожный крик и распускают свои красивые пестрые крылья, хлопая ими, чтобы запугать проказницу. Для Таньки является делом спорта подкрасться сзади

к попугаю, дернуть его за хвост и удрать с похищенным пером. Мичманы шутят, что Танька собирает цветные перья себе на модную шляпку.

Мартышки любят скакать по спардеку и перескакивать с предмета на предмет. Таньку очень привлекает наш пес Вторник, и она любит кататься на его спине. Когда пес пробегает по спардеку, Танька норовит спрыгнуть на него сверху, хватает его за уши и так путешествует, пока Вторник не предпримет попытки сбросить ее с себя. Но это ему не удается, так как обезьянка мгновенно перепрыгивает на коечные сетки, огораживающие спардечную палубу, и оттуда старается снова оседлать Вторника. Такие же эксперименты Танька пробует проделывать и с двумя поросятами, которые уже выросли после выхода из Либавы в довольно крупных свиней. Поросята всегда дружно бегают вдвоем, и если Танька прыгнет на одного, то другой сейчас же сгонит ее.

Танька находится во враждебных отношениях с нашим старшим офицером, который стегал ее за шалости. За это он не раз поплатился. Танька знает его каюту и ждет, когда в ней откроют иллюминатор. Тогда она залезает в каюту с борта, хозяйничает у него на столе и устраивает беспорядок на его койке, сбрасывает с постели подушки, стаскивает с них наволочки и пачкает на одеяла. Матросов Танька избегает и не доверяет им. Андрюшка же признает хозяином только своего тезку, мичмана Шупинского. Андрюшка забирается под полу его тужурки и мирно спит, когда Шупинский стоит ночную вахту.

Наши лемуры — более дикие лесные зверьки, чем мартышки. К человеку на руки они не идут и любят лазить по рангоуту и мачтам, взбираются на клотик стеньги, провожая заход солнца в океане характерным треском, а спят на марсе и салингах. Они перекликаются друг с другом с одного корабля на другой, сидя на мачтах. Трудно только с питанием этих обитателей тропических джунглей. Когда кончился запас бананов и мангустанов, на всех кораблях они погибли, так как хлеба лемуры не едят.

Последнее время я много времени провожу на кормовом мостике «Орла», наблюдая жизнь эскадры на ходу. Меня продолжают увлекать игра облаков и окраска океана при всех состояниях погоды днем и ночью. По вечерам я веду наблюдения за движением светил экваториального неба.

Сегодня вечером был комичный случай. Я стоял на компасной площадке верхнего кормового мостика и всматривался в темный горизонт. Венера во всем блеске своего вечернего сияния погрузилась в темное вытянутое облако над горизонтом. Пройдя за облаком, она спустилась к самому горизонту, внезапно

вынырнув ниже облака в просвет у самой воды. Лучи ее померкли. Она превратилась в простой красный огонь, который мигал, цепляясь за обрывки туч. Внезапно «Донской» включил свой прожектор и направил луч в сторону красного огня, вспыхнувшего на горизонте, стараясь найти виновника. А на «Орле» на переднем мостике командир и вахтенный начальник, увидев красный огонь, сейчас же дали знать семафором на «Суворов» о появившемся неизвестном судне.

Не такое ли пламя, выброшенное из трубы, видел «Олег» неделю назад?

21 марта. С утра до 4 часов дня шла погрузка угля. «Орел» за девять часов принял 291 тонну. Когда был поднят сигнал эскадре приступить к погрузке угля, многие миноносцы объявили, что имеют повреждения и просят их освободить от погрузки, чтобы заняться исправлениями.

Адмирал ответил: «Раньше погрузить, затем исправлять».

«Сисой» заявил о повреждении в цилиндре машины и просил позволения заняться исправлением, что обещал выполнить к 4 часам дня. Адмирал приказал закончить исправления к 12 часам. «Сисой» ответил: «Приложу все старания».

Эта погрузка до предстоящей стоянки у берегов Индо-Китая будет последней. За весь переход с выхода из Носси-Бе «Орел» погрузил барказами 1200 тонн. К приходу в бухту Падаран на борту еще останется 1300 тонн, т. е. полные ямы и небольшой остаток в судовых помещениях на нижней палубе.

Из штаба дана диспозиция судов в бухте Падаран, но размещение кораблей отряда Небогатова не обозначено, откуда делается вывод, что соединение с прибывающими кораблями пока не предусматривается.

Сегодня во время погрузки из штаба поступили последние приказы адмирала. В одном из них предписывается командирам «внушить команде, что ни один выстрел не должен быть сделан зря. Вид недолетающих и перелетающих снарядов только веселит врага и показывает ему, как не надо стрелять». Далее даются детальные указания, как вести наводку и поверку прицела. Есть также полный яда и иронии приказ по поводу гибели катера с «Сисоя» на предыдущей погрузке:

«Мичман, назначенный кататься на катере, сошел с него, когда катер подошел принять воды и угля к борту своего броненосца после нескольких рейсов... Когда катер погиб, слух об этом достиг вахтенного начальника, который даже не знал, что у броненосца стоял катер...

Вахтенный начальник доложил об этом слухе старшему офицеру, старший офицер передоложил командиру, а командир

по моему приказу произвел следствие.

В своем рапорте командир находит, что мичман «к счастью отсутствовал на катере, ибо иначе была бы лишняя жертва», а виновато во всем начальство, которое приказывает на зыби в океане принимать лишний груз...

Вполне соглашаясь, что всегда виновато начальство, я не отказываюсь от своей вины в том, что до сих пор не мог добиться от командира броненосца «Сисой» порядка на его корабле, поэтому и его считаю виноватым как начальство в проступке мичмана и вахтенного начальника...

Предписываю флагманскому обер-аудитору произвести настоящее следствие по делу о гибели катера для выяснения вопроса, на кого возложить происшедший от сего убыток».

На броненосце «Наварин» во время одной из последних погрузок угля произошел такой эпизод. Этот старый корабль (постройки 1891 г.) был самым низкобортным броненосцем во всей объединенной эскадре, и поэтому влияние перегрузки на нем сказывалось особенно остро. С предписанным ему запасом угля он сел в воду настолько глубоко, что фактически превратился в низкобортный монитор. Командир «Наварина», имея на борту около 1800 тонн угля, просил разрешения прекратить погрузку и заявил, что опасается опрокидывания броненосца, на что получил ответ адмирала: «Лучше переворачиваться с углем, чем без угля».

В приказе о предшествующих погрузках угля упоминается, что «Орел» получает за две погрузки премию в 232 рубля.

На последней погрузке эскадра попала в район, кишевший акулами. Мы наблюдали с «Орла», как забавлялись ловлей этих морских хищников транспорты. Недалеко от нас болтался с застопоренными машинами транспорт «Корея». Его команда сбросила за корму крюк с куском вонючей солонины, на который немедленно попалась большая акула метра в четыре длиной. Ее тащили из-за борта на стальном тросе, взятом на кормовой швартовный шпиль. Акула яростно хлестала хвостом, а когда ее втащили на палубу, она так шлепнула хвостом одного матроса по спине, что он чуть не улетел за борт и едва задержался на леерном тросе. С акулы на палубу посыпались ее спутники — «прилипалы». Когда один матрос схватил на палубе за хвост такую рыбешку, около 40 сантиметров длиной, и хотел ее поднять, то остолбенел, так как убедился, что его сил недостаточно, чтобы поднять рыбу в три фунта весом. Для этого потребовалось на хвост накинуть пеньковый строп, и тогда, дружно взявшись за веревку, несколько матросов отодрали «прилипалу» от палубы. Это — рыбы-паразиты. У них на животе

есть ребристая поверхность, вроде подошвы, для присасывания. Присосавшись к акуле, они путешествуют с ней и участвуют в использовании ее добычи, подбирая объедки от стола акулы.

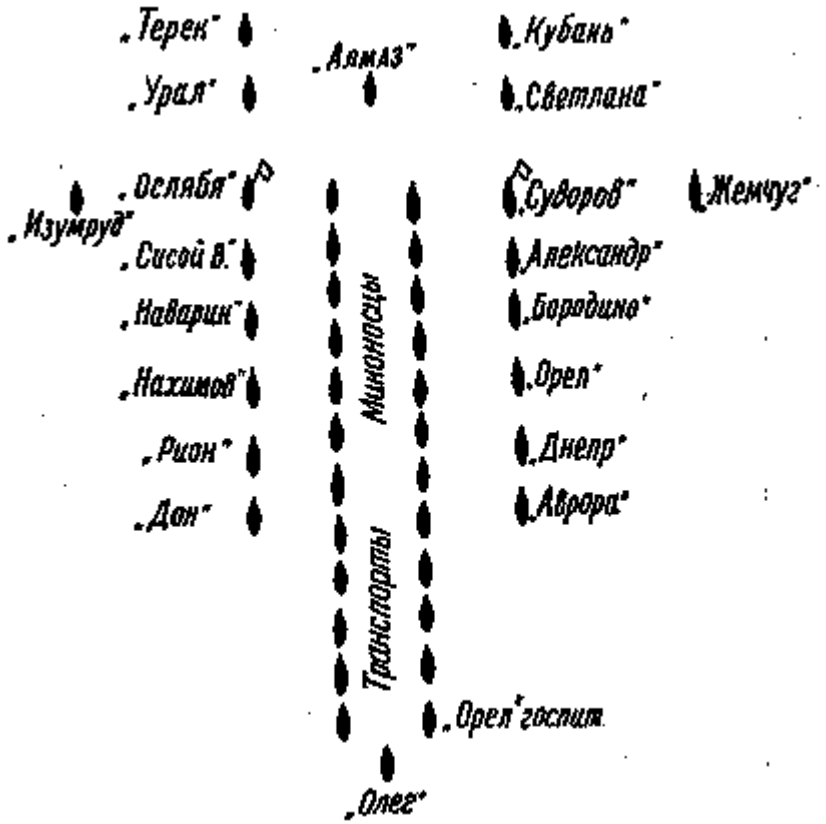
На «Орле» команда тоже пробовала ловить акул. На тонком лине бросили приманку с крючком. Одна за другой попались две акулы около метра длиной. Старший офицер разрешил напустить в офицерскую ванну соленой воды и использовать ее как аквариум. Все ходили смотреть на акул.

Штурманы сообщили за обедом почерпнутые из лоции сведения о бухте, где мы будем стоять. Бухта — в устье значительной реки. Там водится масса крокодилов. Местность кругом пустынна: ни города, ни селения поблизости нет, а берега покрыты дивным лесом.

Глава XXXI. Малакским проливом в Южно-Китайское море

23 марта. Сегодня ночью эскадра вошла в Малакский пролив. Два отряда броненосцев следуют по флангам, а транспорты с миноносцами на буксире разместились между двумя боевыми колоннами. Впереди идет разведочный отряд из четырех крейсеров, «Жемчуг» и «Изумруд» на траверзе адмирала. Охрана тыла состоит из крейсеров «Олег», «Аврора», «Донской», «Днепр» и «Рион». В случае массовой минной атаки броненосцы подвергаются опасности первыми, но зато они имеют перед собой чистый горизонт и не рискуют обстрелять своих. По наблюдениям в темную безлунную ночь корпус судна без огней можно заметить не далее 10 кабельтовых, т. е. с расстояния минного выстрела.

Вчера вечером была принята телеграмма с «Урала»: «Вижу с марса огонь на норд-ост». Адмирал ответил: «Об отдельных огнях не телеграфировать, а извещать о судах, скрывающих свои огни или идущих за эскадрой».



Строй 2-й эскадры в Малакском проливе.

Так как мы вышли на транзитный торговый путь, то встречи с коммерческими судами неизбежно должны стать частыми. Сегодня от старшего штурмана точно узнал пройденное и остающееся расстояние. За 20 суток от Носси-Бе пройдено через открытый океан 3160 миль, от входа в Малакский пролив до Сингапура остается 700 миль, а до Падарана — еще 900 миль.

Утром с «Терека» была телеграмма от командира: «Команда самовольно стала во фронт и не желает расходиться. Требует смены старшего офицера. Команда не права». Ответ адмирала: «Разжаловать до следствия всех фельдфебелей в матросы 2-й статьи и выбрать новых».

«Терек» просил прислать к нему миноносец. Адмирал послал два, полагая, очевидно, что нужна угроза, но миноносцы вскоре вернулись в строй на свои места.

Весь день сегодня прошел в поверке всех расписаний. Были водяная, затем пожарная и, наконец, боевая тревога. Вступили в наиболее напряженный период последнего перехода. Следуем проливом, миноносцы отдали буксиры и идут под своими

машинами, а транспорты собрались в промежутке между двумя колоннами броненосцев. Эскадренный ход — 9 1/2 узлов. Все начеку, так как с каждым днем возрастает вероятность встречи с противником.

На «Орле», с разрешения командира, приступили к очистке рубок от деревянных устройств и изоляции из досок, покрывающих их стенки, разбирают решетку кормового балкона, идет уборка дерева с ростр, которое опускают в бортовые отсеки, устраиваются искусственные защиты в батарее из стальных тросов, заготовляются щиты и упоры для заделки пробоин.

24 марта. Вчера в 8 часов вечера на «Орле» лопнула паровая труба от 15-го котла к магистрали. Весь пар со страшным ревом стравился из котлов до давления в 45 фунтов. «Орел» вышел из строя и застопорился. Эскадра ушла вперед. Охранять «Орел» остались «Аврора», «Днепр» и миноносец. Адмирал запросил сигналом: «Орел, не можете ли дать какой-нибудь ход, не могу задерживаться, так как место опасное».

Через час, когда пар сел, удалось закрыть клапан от 15-го котла у самой магистрали. Подняли пар в остальных котлах, 15-й вывели из строя и скоро догнали эскадру.

В 3 часа ночи, перед рассветом, по левому борту эскадры прошел немецкий белый быстроходный однотрубный пароход. Вся эскадра последовательно освещала его прожекторами. Он идет в Коломбо, где будет через шесть дней. Надо полагать, нас еще не выследили. Уже три недели мы скрывались бесследно в океане, а теперь наше местонахождение и маршрут станут известны.

Сегодня в 7 часов утра наблюдалось интересное явление. Между «Суворовым» и колонной миноносцев вдруг стала закипать вода, как будто ее сильно чем-то завертели. «Суворов» кинулся вправо на два румба, а за ним последовала и вся колонна броненосцев. Миноносцы шарахнулись влево. Первой мыслью было — всплывает подводная лодка. Но спускавшаяся с неба воронка объяснила, что зарождался смерч. От воды тонкой извилистой кишкой поднялся водяной столб, прошел за кормой «Орла» и обнялся с облаками.

Характер поверхности воды здесь совершенно изменился. Вместо лазоревого оттенка центральной части Индийского океана вода стала зеленовато-серого отлива, цвета бутылочного стекла. Справа в облаках можно уловить синеющие вышки Суматры. В 4 часа дня на горизонте впереди нас появились шесть дымков и быстро скрылись. Эскадра встревожилась.

Около 5 часов по правому борту прошел в 70 кабельтовых французский пассажирский пароход. Сначала он выкинул

маленький национальный флаг, но затем спешно заменил его большим, чтобы не вызвать недоразумений.

Сегодня предстоит тревожная ночь. По приказу адмирала орудийная прислуга ночует на своих местах у всех орудий в башнях, казематах, батарее и на мостиках, погреба открыты, люди наготове у подачи. На салингах, мостиках и наблюдательных постах находятся лучшие сигнальщики с острым зрением. Все иллюминаторы задраены, лампочки выключены, и оставлено синее боевое освещение на путях подачи патронов к скорострельным орудиям. Корабли несут только установленные отличительные огни.

25 марта. Последнюю ночь я провел на кормовом мостике у прожекторов вместе с минным офицером. Ночь до рассвета прошла в крайне тревожном, напряженном ожидании. В 12 часов налетел шквал с тропическим ливнем, а затем до утра не прекращался мелкий дождик, временами усиливавшийся. На вахте все стояли в дождевиках. Корабли принуждены нести все отличительные огни из боязни столкновений на транзитном торговом пути. Соединение в общем строю 45 кораблей, причем у каждого от 4 до 7 огней, создает полную видимость эскадры даже на значительном расстоянии. А белесоватая серая мгла, тени от туч и стелющийся по воде дым обеспечивают возможность подкрасться к эскадре без огней вплотную. Отличительные огни прекрасно видны на большом расстоянии, в чем мы вполне убедились по встречным коммерческим судам, а луч прожектора тонет в туманной мгле на расстоянии 7–8 кабельтовых, т. е. на дистанции торпедного выстрела. С флангов эскадра не охраняется, наблюдение несут сами броненосцы. Если получит подводное повреждение один из четырех новых броненосцев, то эскадра будет парализована, так как ее основным оплотом является первый броненосный отряд. Сознание бессилия добиться надежной гарантии безопасности даже при полной бдительности и боевой готовности вселяет тревогу и неуверенность. Но ночь пролетела благополучно: прошли только три мирных купца по левому борту. Их по очереди освещали все корабли, передавая один другому, пока не оставляли на попечение «Олега», идущего в арьергарде. В такую темную ночь можно различить силуэт судна без огней Не далее трех кабельтовых, как я убедился по нашему миноносцу «Бравый», идущему по нашему правому борту.

Следующая ночь, когда мы войдем в район мелких островов перед Сингапуром, будет еще более напряженной. Левый берег будет всего в 10 милях от нашего маршрута, он тянется в виде низменной лесистой полосы с одинокими возвышенностями, а справа появятся группы островов.

Сегодня с утра нашим авангардным крейсерам все время мерещится враг. В 10 часов утра был сигнал «Алмаза»: «Слева по траверзу вижу неприятеля». Пробили боевую тревогу. Были усмотрены два дымка, один из них скоро превратился в силуэт быстро идущего парохода, который нагонял нас. Почему-то на «Алмазе» вообразили, что за пароходом скрываются миноносцы. «Олегу» было приказано поднять пары. Вскоре пароход нагнал нас и обошел по левому борту. Это был купец-англичанин. Он прошел вплотную вдоль всей эскадры. Проходя мимо «Олега», он поднял сигнал, что в этих водах к нам должны присоединиться четыре парохода, и назвал их имена.

Сегодня утром «Орел» имел на борту 1430 тонн угля. Центральная батарея уже очищена от угля, приведена в порядок и может принимать участие в отражении атак с борта.

Ночью «Орел» выходил из строя по довольно неприятной причине. Был положен руль на 9° вправо, корабль стал циркулировать, и внезапно рулевая машина перестала работать. «Орел» выкатился из строя. Оказалось, трюмный, по ошибке, желая закрыть пар к трюмной помпе, перекрыл клапан на паровой трубе к рулевой машине. На командном мостике поднялся страшный аврал. Командир потерял спокойствие и самообладание, задергал всех людей. Ошибку обнаружил вахтенный механик, и все обошлось без аварий.

26 марта. Минула вторая тревожная ночь. Я опять провел ее на кормовом мостике. На этот раз не было дождя и облаков. Луны ночью еще нет, — она только вчера народилась, но млечный путь, зодиакальный свет и созвездия близ Южного Креста дают явственный рефлекс на воде, так что без труда можно уловить силуэт на поверхности воды.

Встречалось много купеческих судов. Их неотступно освещали и провожали лучом прожектора. Прошел какой-то пароходик вроде канонерской лодки. По правому борту встретилась парусная шхуна. Попав в лучи прожекторов, она заметалась, как испуганная птица, паруса заполоскали, и бедная посудина не знала, что ей делать. К ней направили миноносец «Бедовый», который ринулся, светя прямо ей в лоб прожектором.

Вчера адмирал известил эскадру, что в этих водах к нам должны присоединиться четыре парохода — два немецких и два английских. Объявлены и имена этих пароходов.

В 3 часа прошли Сингапур. Навстречу нам вышел маленький пароходик, держа сигнал: «Имею на борту консула, он желает личного свидания с адмиралом». Но адмирал не остановился, а выслал только миноносец с одним из флаг-офицеров. Тот принял бумаги для адмирала.

Миноносец, проходя вдоль колонны, передавал в рупор новости. Нам были сказаны две фразы: японский флот севернее Борнео. Куропаткин сменен, командующим назначен Линевич.

Итак, японский флот в 300 милях к северу. Надо готовиться к бою! На корабле закипела работа. Нещадно ломают дерево и опускают его в трюмы, забивают углем каюты для прикрытия опреснителей, установленных в батарейной палубе. Противоминными сетями и тросами прикрывают все, что надо защитить от осколков. Офицеры укладывают часть платья в чемоданы и спускают на хранение вниз, в шхиперское отделение.

В 8 часов вечера вступили в Тихий океан, в Южно-Китайское море. Идем с огнями. Отдан приказ «Олегу», «Жемчугу», «Изумруду» и 2-му дивизиону миноносцев иметь пары для боевого хода. Назавтра миноносцам назначена погрузка угля. Транспорты должны заранее приготовить по 60 тонн в мешках для быстрой подачи.

Видимо, историческая необходимость предопределила России проложить дорогу к народному правлению через крах военных и морских сил, на которые опирается самодержавное правительство...

Однако едва ли события развернутся так быстро, как сразу некоторым могло казаться. Японцам нет никаких оснований отрываться от своих укрепленных берегов и заходить далеко на юг от проливов, которые нам нельзя миновать. Здесь, в Южно-Китайском море, могут быть только их вспомогательные разведчики и миноносцы.

27 марта. Южно-Китайское море. День и ночь прошли спокойно. Сзади за нами следовало какое-то судно с огнями. Кажется, это был английский четырехтрубный крейсер типа «Андромеда». Мы видели его, проходя мимо Сингапура. Он стоял в бухте и снялся после нашего прохождения.

Адмирал вполне спокоен, и, видимо, все сообщения от консула никак не отразились на его расчетах и планах.

По выходе из Малакского пролива мы взяли курс прямо на Сайгон. Японцы, по слухам, расположились у островов Натуна. Ночью пройдем широту этих островов.

Сегодня в 4 часа дня до бухты Кам-Ранх-бэй, где намечается наша стоянка, еще оставалось 600 миль, т. е. три дня пути. Утром мы останавливались на несколько часов, чтобы дать миноносцам время принять уголь. После этого эскадра перестроилась в новый походный строй: восемь броненосцев идут в кильватерной колонне справа, слева — пять крейсеров. Между двумя колоннами — все транспорты и миноносцы, впереди — четыре крейсера в строе фронта, «Жемчуг» и «Изумруд» — на траверзе

«Суворова» с флангов, «Олег» с одним миноносцем замыкают строй эскадры.

Сейчас в 8 часов вечера «Ослябя» передал семафором новости, полученные с «Олега». Весь японский флот — к северу от Борнео, пять подводных лодок ждут эскадру по пути. Небогатов 22 марта вышел из Джибути. Линевич командует фронтом, Куропаткин — первой армией.

В 10 часов вечера — телеграмма командующего на «Алмаз» контр-адмиралу Энквисту: «При столкновении с главными силами неприятеля пошлите «Аврору» и «Олег» помочь броненосцам. Вам самим с «Алмазом», «Днепром», «Рионом», «Дмитрием Донским» и вторым отделением миноносцев остаться защищать транспорты для следования по курсу эскадры, чтобы не разлучаться с броненосцами».

28 марта. Понемногу осваиваемся с мыслью, что неприятель может оказаться совсем недалеко, хотя до сих пор нет никаких доказательств его близости. Адмирал продолжает намеченный путь, не изменяя курса и не скрывая огней по ночам.

Сегодня был сигнал: приготовиться назавтра и в следующие дни с утра грузить уголь; во время погрузки держаться кучно, не расходясь по горизонту, и во всякое мгновение быть готовыми поднять катера и барказы.

В 10 часов утра начал работать беспроволочный телеграф. Он принял неизвестную депешу, знаки которой правильно чередовались.

29 марта. Еще одна ночь прошла спокойно. До полуночи нам помогала молодая луна. Ночью встретили два парохода; как и раньше, проводили их неотступными лучами прожекторов. На утро с восходом солнца на горизонте впереди по курсу был усмотрен большой корабль, шедший нам навстречу. Вскоре стало ясно, что идет военный корабль. В бинокль можно было рассмотреть типичный контур четырехтрубного английского крейсера типа «Дайядем». Шел он очень быстро, но, придя на траверз нашего адмирала, застопорил машины и салютовал вице-адмиральскому флагу.

Навстречу английскому крейсеру вышел «Олег» и обрезал ему корму, очевидно, чтобы прочесть имя корабля. Крейсер стал, быстро удаляться. А в это время сзади на горизонте была замечена тонкая струйка дыма, как бы от быстро идущего миноносца. Он сблизился с английским крейсером, но затем взял вправо и разошелся с ним на большой дистанции. Теперь он с 6 часов утра следует за нами сзади и справа. Корпус его скрывается за горизонтом, но струйка дыма выдает его. Приходится мириться с этим навязчивым наблюдением, но отогнать соглядатая нет

оснований. Адмирал из-за этого «конвоира» сегодня отставил погрузку угля. В 8 часов слева по носу показался двухтрубный крейсер, который полным ходом прошел в 30 кабельтовых от нас. «Изумруд» ходил смотреть его, чтобы установить имя корабля. Это тоже английский крейсер легкого типа.

Вахтенный начальник «Орла» передавал за обедом следующие любопытные подробности встречи англичанина с «Изумрудом». Английский крейсер нахально поднял сигнал: «Не могу рассмотреть адмиральский флаг; кто ваш адмирал и какой ему полагается салют?» «Изумруд» перепутал сигналы и ответил: «Ножи и вилки». Англичанин больше ничего не спрашивал и прошел, не салютуя.

В это время «Олег» поднял пары и полным ходом пошел наперерез судну, следовавшему за нами справа. В бинокль было видно, как «Олег» сблизился с ним, обошел его кругом и вернулся в строй на свое место.

Через некоторое время эскадра на час застопорила машины, а судно с горизонта подошло к эскадре. Это был однотрубный двухмачтовый «купец». Когда эскадра стояла, госпитальный «Орел» был вызван на траверз адмирала, с «Суворова» был спущен вельбот и подошел к его правому трапу. Говорят, госпитальный «Орел» получил инструкции идти в Сайгон.

30 марта. С каждой ночью угроза атаки неприятельских миноносцев уменьшается, так как луна спускается в океан часом позже и светит сильнее. Когда, по расчету, мы будем проходить Тайвань и пойдем к Корейскому проливу, луна лучше всяких дозорных крейсеров охранит нашу эскадру.

Вчера госпитальный «Орел» ушел в Сайгон. Вечером «Светлана», шедшая далеко впереди, сообщила адмиралу, что видит подозрительный дымок. Ей было приказано пойти осмотреть судно. Затем адмирал телеграфировал: «Светлана», можете уничтожить неприятеля? Не требуется ли помощь?» Но «Светлана» спокойно вернулась на свое место, так как пароход был мирным «купцом».

С утра грузим уголь. Принимаем барказами 35–40 тонн в час. Погода прекрасная, даже обычная океанская зыбь отсутствует, а есть только небольшая рябь. Дозорные крейсера окружили эскадру растянутым кольцом, готовые сейчас же известить о приближении неприятеля. Если есть опасность нападения, то погрузка угля — довольно смелое занятие под носом у противника. Чтобы дойти до Кам-Ранх-бэй, эскадра, собственно, в угле не нуждается. Мы могли бы уже сегодня к вечеру быть там, а на «Орле» еще остается 760 тонн.

Эскадра ловко отвела глаза японцам. Угольщики,

сосредоточенные в Зондском проливе между Суматрой и Явой, привлекли внимание японского флота, а эскадра прошла в Южно-Китайское море Малакским проливом и временно замела свои следы.

Если Рожественский решил идти прямо во Владивосток, не дожидаясь соединения с отрядом Небогатова, отставшего от нас по крайней мере на три недели, то непонятно, какая роль отводится 3-й эскадре.

31 марта. Сегодня на рассвете слева в утреннем тумане среди завесы легких облаков мы уже могли рассмотреть синеву прибрежных гор. Ночью в 2 часа миновали маяк Падарана, по нему определились и пошли вдоль берега к бухте Кам-Ранх. Очевидно, вчера мы занимались погрузкой угля только для того, чтобы провести время, так как адмирал стремился подойти к берегу на рассвете. «Орел» принял 254 тонны, остальные броненосцы первого отряда — более чем по 300 тонн.

Итак, наш грандиозный переход в 4550 миль окончился. Он длился 28 суток. Эскадра расположилась вне бухты. Боевые корабли приступили к погрузке угля, пять дозорных крейсеров ходят по горизонту, миноносцы и минные катера ушли в бухту тралить и делать промеры.

При приближении к этой пустынной бухте спугнули какой-то пароход, который полным ходом стал удирать к нескольким скалам и мелким островкам, разбросанным вдоль берега. За ним в погоню ринулся «Жемчуг», а затем пошли «Изумруд», «Светлана» и «Кубань». У береговых скал «Жемчуг» через 40 минут погони остановил беглеца. Подошли и другие крейсера. В течение часа они оставались на месте. Вероятно, шел осмотр документов и груза. Затем крейсера вернулись, отпустив пароход. «Кубань» пошла далее в дозор. Многие возмущаются — как можно было отпустить даже нейтральный пароход, который был свидетелем того, что мы скрываемся в этой бухте? Но подробностей мы не знаем.

Передают, что адмирал был очень раздражен тем, что отпустили пароход. Это был английский пароход под немецким флагом, имевший груз угля; он обладал ходом не менее 16 узлов. Почему его отпустили наши крейсера — никто не мог понять. Если мы хотим сохранить в тайне наше пребывание здесь, то смело можно было его попросту задержать под предлогом осмотра груза. А между прочим, вполне возможно, что он служит для снабжения углем японских разведчиков и миноносцев. С 8 утра до 2 часов дня броненосцы грузили уголь. «Орел» принял 129 тонн и всего имеет на борту около 1050 тонн.

В 2 часа транспорты вошли в бухту, а 8 броненосцев, 12

крейсеров и несколько миноносцев остались в море и сейчас поотрядно ходят вдоль берега. Все корабли несут отличительные огни, кроме «Жемчуга» и «Изумруда». Луна светит достаточно хорошо, чтобы вполне ориентироваться в море. Так как все люки и иллюминаторы жилых помещений задраиваются уже с 6 часов, то внутри корабля страшная духота. Все офицеры ночуют теперь на палубах и мостиках вповалку, как и команда, подослав какую-нибудь цыновку, одеяло или подвесную койку. Хорошо спать на воздухе под легким ночным ветерком, видеть вокруг себя огни эскадры, а над головой звезды. Правда, сначала спать казалось твердовато, но к этому быстро привыкли. Последнее время я пристроился спать на верхнем кормовом мостике, где за переход сдружился с группой комендоров, сигнальщиков и гальванеров. Сюда же приходит спать ночью и мой приятель, баталер Новиков. Мы лежим рядом на настиле мостика — я на своей дакарской травяной цыновке, а Новиков — на угольном мешке. Новиков в ночных беседах, затягивающихся до полуночи, рассказал мне о своих родных, о жизни в захолустной деревне Тамбовской губернии, о своей ранней тяге к морю, о поступлении на флот по призыву, о начале службы в Балтийском море. Он много читал, хорошо знаком с русской классической литературой, посещал в Кронштадте воскресную школу, где и был арестован во время очередной полицейской облавы. Сейчас, под влиянием впечатлений океанского плаванья, его все больше увлекают области знания, освещающие жизнь природы и народов, населяющих земной шар. Томимый жаждой все понять, он в то же время горит желанием поделиться с товарищами каждой крупицей приобретенных им новых познаний. Но теперь Новикова и его друзей более всего волнуют вопросы о будущей судьбе далекой Родины, о том влиянии, какое на ход событий должны оказать действия нашей эскадры, и как нам быть при этих обстоятельствах.

Глава XXXII. Крейсерство эскадры у берегов Индо-Китая

1 апреля. Милях в 20 от бухты броненосцы и крейсера застопорили машины и так провели всю ночь, не становясь на якорь. Волной, ветром и инерцией корабли постепенно развернуло в разные стороны, всякое подобие правильного строя исчезло, все несли огни, соответствовавшие застопоренным машинам, а сами давали ход, чтобы отыскать свое место, поэтому чуть не перетолкались. В конце ночи в отряде броненосцев вместо восьми кораблей оказалось девять. Долго не могли выяснить, кто

приблудился. Наконец, с «Суворова» осветили это лишнее судно, которое оказалось неизвестным пароходом без флага. Вяло засветили еще несколько прожекторов, в том числе и с «Орла». А чужой приблудившийся пароход спокойно шлялся. между броненосцами и затем стал удаляться. К нему приблизился миноносец и что-то на нем проверял. Пароход оказался немецким, но без груза.

В кают-компании «Орла» офицеры крайне возмущались той беспечностью и беспорядками, какие царили ночью на эскадре, когда она болталась в открытом море, имея основания ждать ночной атаки миноносцев. В 10 часов утра броненосцы вошли в обследованную и протраленную бухту и, наконец, бросили якоря после 28 дней непрерывной походной службы.

Бухта, как база для стоянки флота, действительно, оказалась весьма подходящей. Она состоит из двух частей, соединенных внутренним проходом. Выход из закрытого внутреннего пространства в открытое море стеснен большим скалистым островом, который оставляет узкий проход не более 20 кабельтовых и хорошо прикрывает единственный вход в бухту. В задней внутренней бухте устроились все наши транспорты, и туда же вошли вспомогательные крейсера «Урал», «Терек» и «Кубань» принимать уголь. При нашем приближении к бухте на горизонте слева показались четыре судна, в которых мы скоро признали наши немецкие угольщики. Это были громадные пароходы грузоподъемностью не менее 10 тысяч тонн каждый. Три из них имели по четыре мачты, вооруженные мощными грузовыми стрелами. Угольщики также проследовали в ту часть бухты, где стояли транспорты.

Броненосцы расположились в две колонны с левой стороны передней бухты под прикрытием острова, заграждавшего вход, а пять крейсеров — «Светлана», «Аврора», «Олег», «Днепр» и «Алмаз» — заняли позицию против входа; «Рион», «Донской», «Жемчуг» и «Изумруд» остались в открытом море.

Офицеры и механик, ходившие в промерной партии на минных катерах в бухту еще до нашего прихода, уже побывали на берегу. Здесь во внутренней бухте есть маленькая французская фактория и живет несколько французов. Какой-то энергичный предприниматель хочет создать здесь оборудованный порт, провел телеграф в Сайгон, устраивает набережные, строит ледоделательный завод. Он дал офицерам «Суворова» прейскурант с ценами местных припасов. По сравнению с Носси-Бе здесь все очень дешево. В районе имеется 300 быков. Очевидно, часть из них попадет в распоряжение нашей эскадры.

За месяц до нашего прибытия в бухту заходила японская

эскадра, но из Сайгона пришли французские миноносцы и потребовали от японцев убраться отсюда.

Госпитальный «Орел» из Сайгона еще не возвращался. Сегодня оттуда пришел пароход и доставил адмиралу депеши и некоторую почту.

На угольщиках оказалась почта из Носси-Бе, которую доставил флаг-офицер Крижановский. Сначала предполагалось, что он оставлен для связи с эскадрой Небогатова. В действительности ему было поручено привести четыре угольщика в Сайгон, откуда он и вышел в Кам-Ранх-бэй.

На «Александре III» произошел инцидент с просчетом количества угля на переходе из Носси-Бе. При проверке количества оставшегося угля выяснилось, что в ямах на 500 тонн меньше, чем значилось в суточном рапорте. Эта ошибка явилась следствием систематического преувеличения цифр погрузки в погоне за получением премий. «Александру» пришлось довести об этом до сведения адмирала, Рожественский отнесся к ошибке снисходительно и только велел покрыть при погрузке недостачу. Говорят, «Александр» добрался до Кам-Ранх-бэй почти с пустыми ямами.

Корабли еще не имеют разрешения адмирала на регулярное сообщение с берегом, поэтому о здешней природе мы пока располагаем лишь теми данными, какие может дать морской бинокль. Вся бухта окаймлена весьма высокими утесистыми горами, хребты которых вырисовываются на фоне синего неба самыми причудливыми очертаниями. А за передним планом гор громоздятся в голубой дымке более дальние и более высокие цепи. У подножия гор яркая песчаная полоса прибойной линии оттеняет угрюмые базальтовые валуны из обломков скал. Выше по склонам гор цепляется довольно чахлая растительность. В глубине бухты среди гор видна уютная долина с богатой растительностью, прорезанная сверкающей на солнце полосой горной речки.

День кончился, и с заходом солнца в свои права быстро вступила тропическая ночь. Луна мягким светом сглаживает суровые картины горного пейзажа и таинственными тенями скал меняет очертания кряжей разной отдаленности. Освещая спокойные воды бухты, лунное сияние еще увеличивает красоту всей панорамы.

3 апреля. Вчера представился случай послать с эскадры почту через Сайгон. Я поспешил отправить в Россию родителям, помимо письма, очередную тетрадь дневника.

Судя по построению эскадры в здешней бухте, по распоряжениям адмирала и известиям французских газет и

телеграмм из Сайгона, Кам-Ранх-бэй станет для нас вторым Носси-Бе. Мы, не стесняясь французским нейтралитетом, начали здесь хозяйничать, устроили в проливе между берегом и островом бон из ботов и взятых с транспортов швартовных цепей, грузим уголь без ограничений, начинаем заготовлять свежую провизию с берега, а из Сайгона получаем почту и товары по заказу. Но вчера пришел французский крейсер «Декарт» с контр-адмиралом де Жонкиер, командующим французской эскадрой Тихого океана. На «Суворове» произошло свидание адмиралов. Французский крейсер проследовал во внутреннюю бухту, куда сегодня Рожественский отправится с ответным визитом.

К борту «Орла» подошел «Горчаков», весь день шла погрузка угля, приняли 332 тонны. Так как помещений для угля не хватает после приказа держать среднюю батарею в свободном от угля состоянии, то было окончательно решено занять офицерскую кают-компанию и буфет, ванные в батарейной палубе и некоторые каюты. Из этих помещений сняли всю отделку, мебель и обстановку.

Броненосцы стоят под парами, чтобы в любой момент быть готовыми дать 9 узлов хода. У нас под парами десять котлов из двадцати. Суточный расход угля на якорной стоянке достигает 44 тонн. Офицерский состав перешел обедать в адмиральскую столовую, которая до сих пор оставалась неиспользованной.

Вчера из Сайгона возвратилось госпитальное судно «Орел». Привезли некоторые подробности последних событий на Маньчжурском фронте. Выяснено, что наши потери были почти вдвое меньше тех, о которых мы слышали на Мадагаскаре. Всего мы потеряли в бою не 180 тысяч, как сообщалось ранее, а около 160 тысяч, из них до 40 тысяч пленными. Наша полевая артиллерия и громадные запасы продовольствия достались японцам. В их руках Мукден. Наша армия отступает к Гирину. Куропаткин, по сообщению французских газет, заявил, что при сложившихся условиях он не может рассчитывать на победу и просит сменить его с поста главнокомандующего. Но как солдат он считает для себя за честь участвовать в войне и просит, как милости, назначить его командующим первой армией. Подходящим преемником себе на посту главнокомандующего он указал на генерала Линевича.

Газеты фантазируют на счет происшедшего боя нашей эскадры с японским флотом. Эти газетные утки отчасти сослужили нам хорошую службу. Газеты ревностно уверяли, будто наша эскадра идет к Зондскому проливу между Суматрой и Явой, и японцы в этом направлении вели главную подготовку к встрече с нами. Ретивые корреспонденты даже видели «своими

глазами», как мы проходили мимо Батавии, а затем слышали «своими ушами» ужасную канонаду севернее Борнео. Предполагали, что уже идет «смертный бой», а на другой день неожиданно появилась ошеломляющая телеграмма, что русская эскадра из 45 кораблей быстро проследовала Малакским проливом мимо Сингапура. Но и этот «пассаж» не мог смутить «всевидящих» корреспондентов. Уже на другой день после вступления нашей эскадры в Южно-Китайское море появились корреспонденции, что была слышна канонада в этом районе. В таком виде дошли отголоски нашей последней операции перехода через Индийский океан. Так или иначе, этот наш маневр выполнен весьма удачно. Теперь остается пересечь Тихий океан к Владивостоку.

Придя в Кам-Ранх, адмирал поспешил установить надежную охрану эскадры. Построен в малом проливе надежный бон, преграждающий вход, организована правильная разведка из легких и вспомогательных крейсеров, создана сторожевая и близкая дозорная служба катеров и миноносцев, издаются приказы по охране от подводных лодок и вырабатываются необходимые мероприятия. Кроме того, «Светлана» и разведчики предпримут через неделю дальний поход для освещения положения в водах, прилегающих к Индо-Китаю.

6 апреля. Проверка состояния броненосцев перед боем. Стоянка эскадры в закрытой бухте после тяжелого перехода через Индийский океан обеспечила, наконец, некоторую передышку и физический отдых личному составу — как офицерам, так и команде — после непрерывной работы и нервного напряжения последнего месяца. Конечно, нельзя сказать, что и сейчас эскадра свободна от трудностей походной жизни. Учения, погрузки, охрана кораблей и все ежедневные процедуры, связанные с жизнью кораблей, идут заведенным порядком, но уже одно то, что не надо Держать Под парами десять котлов и непрерывно нести ходовые вахты в машине и на мостиках, служит механикам и всему офицерскому составу огромным облегчением.

Однако в психологии личного состава эскадры все больше сказываются новые мотивы и настроения. Мы, наконец, почувствовали, что кончается глава жизни эскадры, когда основным моментом являлись вопросы навигационного порядка, похода и учебы. Мы вплотную подошли к театру боевых действий.

Все ожидания атак и нападений, пережитые за время похода, еще не порождали мысли, что наступает роковой момент, завершающий судьбу эскадры, и что дамоклов меч уже повис над ней. С приходом в Кам-Ранх осталось лишь проверить, насколько мы успели подготовиться к боевому испытанию. Полгода

океанских плаваний обогатили наш морской опыт и научили преодолевать самые неожиданные трудности. Артиллерийские и эволюционные учения тоже дали свой эффект, и если мы не достигли вполне желательных результатов в подготовке эскадры к бою, то тем не менее она уже спаялась в единую силу, способную к совместным действиям. За полгода скитаний по океанам ни один корабль не получил повреждений, которые его ослабили бы, а машины, башни, пушки и оборудование находятся в лучшем состоянии, чем при выходе из России.

Наша офицерская семья судовой кают-компании «Орла» незаметно превратилась в корабельный военный совет. В свободные часы здесь идет совместное обсуждение не только всех технических вопросов приведения корабля в состояние боевой готовности, но и широко дебатируются проблемы наивыгоднейшей тактики и плана действий эскадры в предстоящем бою.

«Орел», наиболее запоздалый и неисправный из отряда броненосцев новой серии, уже выправился и организовался во многом лучше других кораблей. Вероятно, именно благодаря большому количеству трудностей, поломок и дефектов, потребовавших исправлений, его личный состав накопил более обширный и ценный опыт, выработал умение преодолевать препятствия.

Сейчас проводятся широкие работы по подготовке корабля к бою. Каждый специалист готовит свою часть, а по вечерам идет коллективный обмен мнений по поводу принятых мер и обсуждаются дальнейшие улучшения для предотвращения случайностей в бою. Особенно много внимания уделяется вопросам искусственных защит, противопожарным мероприятиям и устройству запасных приспособлений на случай повреждений осколками и снарядами разных судовых устройств и механизмов. Самые широкие мероприятия проведены для сохранения рулевого управления. Была проведена программа учений для перехода с одной системы управления на другую. Мы имеем три двигательные силы для действия руля: паровую, электрическую и ручную. Управление можно вести из боевой рубки, из центрального поста и прямо из рулевого помещения. Возможен ряд самых различных комбинаций. Неоднократно делали на ходу переход с паровой машины на электрический привод. Кроме того, возможно электрическое управление золотником паровой машины. Была обеспечена возможность управления из нескольких запасных пунктов: из носовой 12-дюймовой башни, из центральной батареи, из машинного отделения, устроены средства для голосовой передачи к рулю по переговорным трубам

и телефонам. Но пока все работы велись на корабле изолированно, без надлежащей связи со штабом и адмиралом.

Совещания по подготовке корабля к бою начались на «Орле» под председательством командира еще во время стоянки в Носси-Бе. Выработанная программа мероприятий постепенно была проведена по всем частям. Под влиянием единодушного мнения всех офицеров особенное внимание было уделено противопожарным мерам. Перед последней погрузкой угля с «Горчакова» те же меры проведены в кормовом офицерском отсеке на батарейной палубе, где были разобраны кают-компания, офицерский буфет, кормовые гостиные в 75-миллиметровых казематах, ванные, уборные и часть офицерских кают. Все эти помещения заняты теперь под уголь, их отделка спущена вниз в бортовые отсеки, а мебель вынесена в другие помещения и частью открыто расставлена на мостиках.

Командир сначала противился уборке дерева и выносу мебели из жилых помещений, так как на это не было приказа адмирала, а потому решение ломать «казенное имущество» может быть признано в министерстве незаконным. Тогда над командиром, самовольно отдавшим такой приказ, может нависнуть угроза материальной ответственности. Юнг сдался под влиянием единодушных доводов кают-компании, доказывавшей, что, идя на риск потери всего судна в бою, не грешно пожертвовать креслами, столами, стульями и буфетами. В крайнем же случае можно сдать мебель на транспорты для хранения.

Насколько нам известно, из других кораблей на этот путь уборки мебели и удаления деревянных устройств в надводной части стали пока только старые корабли «Наварин», «Нахимов» и «Донской». На «Суворове» же и на остальных новых броненосцах все жилые офицерские помещения и рубки на мостиках сохранены в полной неприкосновенности, что особенно смущает нашего командира.

На последнем совещании с участием командира снова был поднят вопрос о желательности разгрузки корабля от излишних предметов, запасов и о снятии с ростр всех катеров и деревянных шлюпок, которые фугасными снарядами и осколками будут разбиты и послужат пищей для огня. Шлюпки и катера перед боем необходимо сдать на транспорты. Командир в принципе согласился с необходимостью и целесообразностью предлагаемых мер, но заявил, что этот шаг может быть проведен только распоряжением командующего.

Снятие шлюпок и катеров сразу облегчает корабль на 100 тонн, расположенных почти на 40 футов выше центра тяжести, и

поэтому удаление этих грузов сразу повысит метацентрическую высоту броненосца на 3 дюйма, что уже весьма существенно для улучшения боевой остойчивости.

Командир решил выяснить мнение штаба на этот вопрос и воспользовался посещением «Орла» флагманским корабельным инженером Политовским, который осматривал все корабли после совещания штаба с адмиралом. Командир высказал точку зрения всего судового состава «Орла» о необходимости общей разгрузки броненосца от бесполезных грузов, ненужных для перехода до Владивостока. Политовский сообщил, что эти вопросы уже подняты в штабе и, вероятно, в ближайшие дни последует общий приказ по эскадре с необходимыми инструкциями по подготовке к бою.

Позавчера, 4 апреля, я был вызван на «Суворов» для участия в специальном совещании у Политовского, созванном согласно приказу адмирала для выработки мер к охране непроницаемости переборок и горловин на всех боевых кораблях. После выработки программы осмотра всех средств, обеспечивающих непотопляемость кораблей, мы с Шангиным еще раз поставили перед штабом общий вопрос о необходимости решительной разгрузки броненосцев перед боем, чтобы привести их в нормальное состояние, близкое к проектному, т. е. не более 14500 тонн. Однако на все наши заявления мы получили разочаровавший ответ, что поднятые вопросы, как связанные с планом боевых операций, не входят в нашу компетенцию, пределы которой определены приказом об осмотре переборок, а вопрос о разгрузке, снятии шлюпок и катеров и других предметов оборудования уже отвергнут адмиралом и говорить об этом не приходится. По тону Политовского видно было, что этот вопрос доставил ему немало огорчений.

К сожалению, я не успел подробно расспросить своего друга Шангина о приготовлениях к бою, проведенных на «Бородино», так как с «Орла» пришел за мной катер и мне надо было возвращаться. Несмотря на свой обычно веселый, оптимистический характер, Шангин, прощаясь, сказал на этот раз мне, что у него самые мрачные предчувствия насчет будущей судьбы его корабля в бою. При столь слабой остойчивости, какой обладает «Бородино», даже незначительное затопление нескольких бортовых отсеков грозит броненосцу опрокидыванием. Об опасном состоянии перегруженного корабля он подал рапорт командиру.

Вчера, согласно выработанной у Политовского программе осмотра переборок на кораблях, я отправился на броненосец «Александр III». Вместе с трюмным механиком поручиком Тотвен

я обошел всю нижнюю палубу, кочегарки и машины, а также спустился в несколько бортовых коридоров. Конечно, я нашел все в полной исправности, но было очевидно, что главная опасность связана не с состоянием переборок и непроницаемых дверей: корабль может стать жертвой огня при больших пожарах или опрокинуться при значительном крене и открытой нижней батарее. После осмотра я в кают-компании заявил свое мнение старшему офицеру и старшему механику. Там же был старший артиллерист и много других офицеров. Указывая на настоятельную необходимость уборки всех горючих материалов из надводного корпуса корабля, я сослался на пример «Орла», где эти меры уже проведены после ухода с Мадагаскара.

На это указание я выслушал ироническую отповедь. Мне было сказано, что «Орел» давно известен на эскадре «мичманским направлением своей кают-компании» и что там, видимо, нравится «играть в войну». Но всем подобным мероприятиям нельзя придавать серьезного значения. Пожары в боях, как показал опыт артурской эскадры, не представляют существенной опасности. С ними легко справиться при сильной пожарной системе. Между тем испортить отделку жилых устройств легко, а восстановить ее потом будет очень трудно. Если же мы придем во Владивосток с небольшими повреждениями, то придется жить в разоренных и опустошенных помещениях и каютах. Это коллективное мнение состава гвардейского корабля «Александр III», очевидно, совпадало со взглядами самого адмирала, и я, увидев невозможность поколебать эти взгляды, не стал спорить.

Меня поразила столь резкая разница во взглядах офицерского состава двух однотипных кораблей, входящих в один боевой отряд. Очевидно, «Александр III» был типичным носителем «гвардейской закваски» с ее склонностью к внешнему щегольству, а его состав привык ставить жизненный комфорт на первый план, выше боевых требований. Недаром этот корабль стал любимцем адмирала и в его глазах считался наиболее исправным. «Александр» красит наружный борт и каютные переборки офицерских помещений после каждой угольной погрузки, а его нарядная кают-компания всегда блестит, как новенькая. И адмирал, стоя на мостике «Суворова» и окидывая критическим взором свою эскадру, находит единственное удовлетворение, видя в кильватере флагманского корабля «фартовый» броненосец, блистающий вылощенными бортами.

То, что я видел позавчера на «Суворове», когда был на совещании у Политовского, также наглядно показало мне, что и на флагманском броненосце установился тот же взгляд на бесполезность мер подготовки корабля к бою, идущих вразрез с

требованиями комфорта и жизненных удобств сегодняшнего дня. Очевидно, судовой состав «Орла», пройдя суровую школу жизни на корабле в напряженный строительный период, именно поэтому смог преодолеть привычки, укоренившиеся в довоенные годы.

Когда же адмирал, столь строго следящий за равнением кораблей в походе, проявит свою инициативу в этом наиболее важном вопросе приведения кораблей в надлежащее боевое состояние? И неужели эскадра останется разъединенной и каждый корабль будет предоставлен усмотрению своего командира?

Под влиянием столь странного и пассивного отношения к вопросам боевой подготовки эскадры у некоторых даже возникают сомнения, не имеет ли адмирал тайное предписание обосноваться в здешних водах и занять «угрожающее положение», не рискуя боем, с тем, чтобы правительство в подходящий момент могло начать мирные переговоры, имея в резерве еще не израсходованные морские силы. Однако все приказы и словесные заявления адмирала командирам кораблей пока говорят лишь об одном: согласно полученным от самого царя директивам он намерен пробиваться во Владивосток.

8 апреля. Мы продолжаем стоять в Кам-Ранхе, ничем серьезным не занимаясь. 7 апреля выходили в море на определение девиации. В бухте идет стрельба из учебных стволов по щитам, как будто мы стоим у себя в Ревеле, а не во французских владениях.

Французский адмирал деликатно просил Рожественского снять бон, который стесняет туземную торговлю рыбой. Рожественский обещал устроить его разводным для пропуска лайб и шлюпок.

Сегодня прошел слух, что французское правительство распорядилось выставить нас из бухты по протесту Японии.

Небогатов, по полученным известиям, 4 апреля прошел Коломбо и примерно 19 апреля может появиться здесь. Возможно, мы выйдем его встречать. Из Сайгона получены французские газеты. В них есть описание мукденского разгрома и приложены карты диспозиции войск.

Прибыли на эскадру некоторые офицеры с крейсера «Диана», стоящего в Сайгоне разоруженным. По их словам, в бою 28 июля Того уже считал себя разбитым и собирался скрыться, как вдруг наша эскадра броненосцев повернула назад к Артуру. «Цесаревич» после боя успел оправиться и, отделившись от остальной эскадры, взял курс на Владивосток, но очнулся раненый командир и велел идти в Киао-Чао. В Сайгоне был готов док для исправлений «Дианы», уголь и все необходимое, никаких ограничений не

ставилось. Но из Петербурга последовал приказ разоружиться. Французы только руками развели. Есть в Сайгоне и беглецы из Порт-Артура после его капитуляции. Один квартирмейстер с батарей Артура рассказывает еще более странные вещи. По его словам, сдача Артура была для всех неожиданностью. Голодали сильно, нуждались во всем, но не потому, что иссякли запасы, а потому, что ничего не выдавали. Громадные интендантские склады, в которых были хлеб, консервы и прочее снабжение, сданы японцам. Солдаты ходили без сапог, а в запасах сохранилось огромное количество кож.

Вся эскадра погублена намеренно. Была взята Высокая гора, а моряков о том даже не предупредили. Хотя оставалась возможность обстреливать этот пункт и мешать установке на нем осадных 11-дюймовых тяжелых орудий, но нарочно сняли свою батарею. Между армейским командованием и моряками шел постоянный раздор. Эскадра Витгефта стала жертвой обстрела с Высокой горы осадными 11-дюймовыми орудиями. «Героя» Стесселя все артурцы считали изменником.

Эти рассказы крайне волнуют личный состав эскадры и еще усиливают недоверие к командованию как на фронте, так и в правительстве. Ведь всем понятно, что поспешная и преждевременная сдача Артура привела армию к мукденскому поражению в результате присоединения к маршалу Ойяма осадного корпуса генерала Ноги из-под Артура. А внезапный поворот Ухтомского обратно в Артур, когда уже был открыт путь во Владивосток, предрешил гибель флота в Артуре и неудачный бой владивостокских крейсеров 1 августа. При удаче прорыва артурской эскадры приход 2-й эскадры в Тихий океан имел бы решающее влияние на исход войны.

Вчера окончилась разгрузка наших четырех транспортов, которые ушли в Сайгон под конвоем трех вспомогательных крейсеров. Разгруженные транспорты сопровождать нас не будут и возвращаются в Россию. Следовательно, обременительный балласт эскадры стал сокращаться.

10 апреля. Начинается новый кочевой период в жизни эскадры. Вчера мы принуждены были покинуть Кам-Ранх по категорическому требованию Франции. Англия будто бы нашла нашу стоянку в бухте нарушением нейтралитета Франции, задержала четыре наших угольщика, шедших к нам из Сингапура и Батавии, и заявила, что предоставит Японии свои суда, если мы не уберемся. Французский адмирал 8 апреля был у Рожественского и просил покинуть бухту через 24 часа. Рожественский хотел отсрочить хотя бы на два — три дня, чтобы закончить погрузку, но получил отказ. Возражать и спорить не

приходилось. Сейчас же разобрали бон при входе и стали готовиться к выходу.

Наше положение весьма незавидное. Угля на эскадре остается почти в обрез, чтобы добраться до Владивостока кратчайшим путем. Весь запас составляет около 50 тысяч тонн, а необходимо дождаться Небогатова. Четыре транспорта — «Горчаков», «Китай» и два «добровольца» — пошли в Сайгон, грузиться с береговых складов Гинзбурга, но их также могут задержать.

Адмирал решил, что вся боевая эскадра выйдет и будет крейсировать у входа в бухту в 10 милях от берега. Днем будем стоять, а ночью ходить трехузловым ходом. Так будет продолжаться, пока мы не увидим, что угля остается в обрез для перехода до Владивостока. А это положение может наступить дней через 10.

Итак, вчера наша эскадра выбралась, из бухты в 12 часов дня кильватерной колонной и расположилась в открытом море. С транспортами в Кам-Ранхе остался лишь крейсер «Алмаз», с которого адмирал Энквист перенес свой флаг на «Олег». Из транспортов с эскадрой вышли «Камчатка» и «Тамбов». С «Тамбова» сегодня принимал уголь барказами «Александр III», а завтра должен принимать «Орел», после чего «Тамбов» также пойдет в Сайгон.

В настоящем положении мы сжигаем массу угля. На больших броненосцах суточный расход достигает 70 тонн.

Бесцельное болтание в открытом море может нас приучить к ведению долговременной блокады, но грозит привлечь японские миноносцы и подводные лодки. По слухам, недалеко от нас вблизи Сиама находится японская эскадра адмирала Дева из четырех легких крейсеров и четырех миноносцев.

12 апреля. Продолжаем болтаться в виду бухты Кам-Ранх в 10 милях от берега.

Вчера «Орел» принимал с «Тамбова» уголь барказами и успел за пять часов погрузить 130 тонн. В 2 часа из Сайгона пришел маленький пароходик от Гинзбурга и подошел к «Суворову», прося личного свидания с адмиралом. После этого «Суворов» приказал прекратить погрузку угля и поднять шлюпки и катера-, а сам дал ход и стал отходить от берега. Вся эскадра выстроилась в боевой порядок и следовала за ним.

Думали, что получены важные известия, что надо или ждать нападения, или сами мы собираемся напасть, но через час «Суворов» повернул обратно, сбавил ход и началось обычное хождение вдоль берега. Ночью ждали атаки, но особых мер охраны не предпринимали. Наши разведчики на ночь входят в бухту и там принимают уголь с немецких угольщиков. За

вчерашний день пришли еще два угольщика. Миноносцы перед вечером идут ко входу в бухту для его охраны, а попутно догружаются с транспортов.

Пришел вчера пароход «Дагмар», доставил свежую провизию. Сегодня все корабли грузят с него крупу, муку, кур, вино, консервы, сигары и прочие продукты. Вообще, наше изгнание из бухты более или менее фиктивное. Там стоят под военным флагом «Анадырь», «Иртыш», «Алмаз», по ночам заскакивают крейсера и миноносцы, стоят транспорты, и сюда собираются все зафрахтованные пароходы с углем и провизией.

Немецкий пароход отказался разгружаться в море и ушел в бухту. А сегодня была телеграмма с «Алмаза» из бухты, что угольщики также отказываются выходить для разгрузки в море.

Сделать с ними ничего нельзя, а потому приходится считаться с создавшимся положением и проделывать двойную работу. Сначала в бухте уголь принимают наши транспорты — «добровольцы», а потом нагруженные выходят к эскадре в открытое море.

Сегодня показывалось на горизонте несколько дымков. Все они оказались коммерческими пароходами. Под вечер с «Донского» увидели какое-то военное судно, подходившее с севера. К нему Пошел «Олег», но выяснилось, что это возвращался французский адмирал на крейсере «Декарт» после осмотра прибрежных бухт. Повидимому, он сочувственно относится к нашей эскадре и по мере сил старается оказать ей услуги, ведя разведку.

С пароходом, пришедшим от Гинзбурга, доставили две французские газеты из Сайгона. Из них стало известно, что нашим «добровольцам» запрещено грузиться углем со складов в Сайгоне. Положение их затруднительное, так как некоторые из них ушли с пустыми ямами и не имеют угля даже чтобы вернуться в Кам-Ранх. По французским сведениям, вся эскадра Того базируется у Тайваня и Пескадорских островов, куда стягиваются и разосланные японцами легкие и разведочные крейсера.

В кают-компании у нас снова дебатируется вопрос, как «выбрать слабину» из команды. Последнее время по нескольку раз в день раздается сигнал «все наверх!» для быстрого спуска или подъема шлюпок и катеров, для погрузок и других авральных работ. В «доброе старое время» звуки дудок вызывали магическое действие: сотни людей живым потоком мчались наверх по трапам, и никто не уклонялся от работ. А теперь получается обратное: при звуках сигнала более половины команды катится по трапам вниз и прячется в трюмах, рассчитывая, что офицеры

заняты на палубе и не пойдут охотиться за каждым отдельно.

14 апреля. Вчера утром все наши транспорты с «Алмазом» и четырьмя малыми немецкими пароходами вышли из бухты. Сначала мы думали, что этот выход является следствием последнего прихода крейсера «Декарт» и новых ультимативных требований японцев или англичан. Но полученные приказы адмирала разъяснили нам, что мы перебираемся в другую бухту — Ван Фонг, в 45 милях к норду от Кам-Ранха. В 3 часа дня мы уже вошли в новую огромную бухту, вход в которую был шире шести миль. Боевые корабли бросили якоря в расстоянии более трех миль от берега и теперь находятся в нейтральных водах. Бухта глубоко врезается в материк, но мы остались вблизи входа, а миноносцы и транспорты стали под берегом. Таким образом, формально «приличия соблюдены». «Декарт» может телеграфировать французскому правительству, что «эскадра Рожественского вышла из Кам-Ранха в открытое море в неизвестном направлении».

Немецкие пароходы еще вчера вечером, как только эскадра окончательно стала на якорь, подошли к броненосцам для погрузки угля. Грузят со вчерашнего вечера «Суворов», «Александр» и «Бородино». Надо принять уголь для пополнения запасов до 2 тысяч тонн. Время терять нельзя, так как неизвестно, как долго удастся простоять на новой стоянке. «Александр» и «Бородино» за ночь приняли по 500 тонн, а сегодня с вечера придется начать погрузку и нам.

С парохода «Дагмар» провизия и запасы перегружаются на транспорт «Тамбов». Четыре больших немецких угольщика, присоединившихся к нам в Кам-Ранхе, почти разгружены на «Анадырь», «Иртыш» и «добровольцы». На них осталось около 4 тысяч тонн. Сдав этот уголь, они уже более к нам не придут.

Вообще немцы с приближением к театру войны все более неохотно служат нам, хотя бы и за хорошие деньги. Когда вчера адмирал приказал четырем немецким пароходам с углем выйти из бухты и они увидели, что эскадра уходит в открытое море, то перепугались не на шутку и не хотели следовать за нами. Немцы один за другим поднимали сигналы: «Требуются точные инструкции для дальнейшего следования: необходимо знать, куда идем». Адмирал молчал. Тогда один из угольщиков вдруг положил руль и стал улепетывать назад в Кам-Ранх. За ним отрядили гончую — миноносец, и тот принудил его вернуться. Видимо, немцы, испуганные картиной движения многочисленной эскадры со всеми транспортами, вообразили, что флот идет прямо во Владивосток и тащит их с собой, так что они насильно подвергнутся всем опасностям и случайностям войны.

«Роланд» тащил на буксире из Кам-Ранха несколько наших ботов для бокового заграждения, но один из них перевернулся и «Роланд» его бросил. Ночью этот бот прибило близко к «Орлу». Его осветили прожектором. Первой мыслью было, что всплыла подводная лодка и торчат над водой ее замаскированные рубка и перископ. Потом решили, что это буек от пловучей мины. Наш катер поспешил к этому таинственному пловучему предмету, и тогда все разъяснилось. Бот отбуксировали к транспортам.

21 апреля. На госпитальном белом «Орле». Возвращаюсь после длительного перерыва к продолжению дневников похода, неожиданно прерванных в связи с несчастным случаем, который нарушил весь мой жизненный распорядок и привел на госпитальный корабль. Моя личная жизнь со времени окончания Инженерного училища уже почти год была неразрывно связана со всем существованием броненосца «Орел». Неужели же именно теперь, в канун его последних испытаний, мне суждено покинуть палубу и оторваться от своего корабля, когда мое присутствие на нем особенно необходимо?

Еще 15 апреля, простояв ночь на вахте по управлению угольной кормовой лебедкой, я вернулся к себе в каюту сильно загрязненный угольной пылью. Решив помыть ноги в фаянсовой чашке умывальника, я от усталости случайно оступился и пробил левой ногой чашку, осколки которой глубоко порезали мою ступню в области ахиллова сухожилия. Хлынула кровь. Я встал ногой на пол, но в тот же момент почувствовал, что сухожилие разорвалось и я лишился возможности опираться на левую ногу, так как ступня беспомощно болталась. Пришел старший врач Макаров и признал необходимым сделать серьезную операцию. По распоряжению командира Макаров перевез меня на катере в операционную белого «Орла». Там под хлороформом мне сшили разрезанное сухожилие. Ногу положили в лубки, и вот теперь я лежу после операции прикованный к койке, пока не заживет рана и не срастется сухожилие. Этот процесс грозит затянуться на несколько недель, а может — и месяцев. У меня маленькая одиночная каюта с койкой и письменным столом. Я лежу лицом к иллюминатору, и если приподняться на локтях, то иногда можно видеть те корабли эскадры, которые попадают в поле зрения.

Меня временами навещают с нашего «Орла» старший врач, ревизор и некоторые офицеры, когда эскадра на якоре и есть свободные катера для сообщения между кораблями. От них я узнаю о происходящих событиях и планах на ближайшее будущее. Заходит ко мне и сестра-сиделка. Чаще других бывают те из сестер, которые в Носси-Бе посещали наш «Орел», бывает женщина-врач Бурнашева — сестра нашего ревизора, а также

Клемм. К сожалению, сестры мало осведомлены о делах эскадры. Они снабжают меня книгами из судовой библиотеки, развлекают рассказами о своих путевых впечатлениях.

У меня теперь избыток свободного времени, который я должен заполнить чтением или какой-нибудь умственной работой. Получив через докторов бумагу и карандаш, я вернулся к обработке своих технических материалов с выводами из опыта плавания, но, к сожалению, приходится работать по памяти, так как все записи и чертежи остались на броненосце.

24 апреля. Мое пребывание на госпитальном «Орле» продолжается. Эскадра скитается у негостеприимных берегов Аннама. Под влиянием непрерывных протестов Японии, поддерживаемых Англией, французы принуждены настаивать перед адмиралом Рожественским на соблюдении условий французского нейтралитета.

19 апреля через местных представителей власти французское правительство передало Рожественскому требование покинуть территориальные воды Франции и освободить бухту Ван Фонг от всех боевых кораблей.

Утром 20-го броненосцы и крейсера вышли в море, но транспорты и миноносцы остались в бухте на якоре. В числе оставшихся был и госпиталь «Орел».

Утром заходил в Ван Фонг французский крейсер «Гишен» с адмиралом де-Жонкиер проверить, действительно ли вышли все боевые корабли. А через день утром Рожественский снова вернулся в бухту, оставив в море лишь сторожевые крейсера для наблюдений за горизонтом. Эскадра, как и прежде, занялась обычными учениями и погрузками.

Несмотря на все удобства этой стоянки, нам все-таки придется ее покинуть под давлением французских властей, которые посылают протесты в Петербург. Рожественского бомбардируют телеграммами. Поэтому адмирал послал буксир «Русь» (так переименовали «Роланд») для осмотра ближайших прибрежных бухт в расчете найти такую стоянку, которая формально удовлетворяла бы требованиям соблюдения нейтралитета. Имеются сведения, что через два дня эскадра перейдет в новую бухту — Куа-Бе, в 20 милях к востоку от Ван Фонга, которая хорошо закрыта с моря.

Злобой дня на эскадре является вопрос о местонахождении эскадры Небогатова. Ее прихода ждут со дня на день, но соединение с ней осложняется тем, что Небогатову неизвестно, в какой именно бухте Индо-Китая пребывает сейчас эскадра Рожественского. Надо полагать, что наши французские друзья, формально заявляющие протесты против нашего пребывания,

примут надлежащие меры, чтобы Небогатов нашел нас.

Глава XXXIII. Соединение с эскадрой адмирала Небогатова

25 апреля. Вчера были высланы крейсера «Изумруд» и «Днепр» навстречу Небогатову. Они вернулись к вечеру, не обнаружив его. А через некоторое время «Урал» принял радио с крейсера «Владимир Мономах», что приход Небогатова состоится завтра после полудня. В связи с этим извещением адмирал отменил посылку крейсера «Жемчуг» на розыски Небогатова и отдал приказ: всем крейсерам, миноносцам и транспортам быть готовыми завтра в 8 часов утра к съемке с якоря и выходу в море из бухты. Эскадра выйдет в полном составе навстречу прибывающим из России подкреплениям.

Итак, как ни относиться к оценке наших морских сил, сосредоточенных на подступах к Тихому океану, но приходится признать, что первая половина задачи, хотя и с опозданием, выполнена блестяще. Вопреки всем злостным и ироническим предсказаниям наших недоброжелателей как в Европе, так и в Америке, все отряды и отдельные корабли благополучно пересекли Атлантический и Индийский океаны и до вступления в японские воды Тихого океана ни один корабль не вышел из строя и даже не получил повреждений. А Небогатов с низкобортными кораблями, предназначенными для обороны Балтийского моря, менее чем в три месяца обогнул Европу, прошел через Суэц, пересек Индийский океан и завтра присоединится к нам.

Хорошие предзнаменования и успех тяжелого океанского похода поднимают нашу веру в свои силы. Значит, наш флот способен преодолевать препятствия и не боится трудов и лишений. Если он и не был в бою, то зато закалился в океанских походах. Весть о близости присоединения товарищей, прибывающих из России, недавно ее покинувших (8 февраля 1905 г.) и выступивших в поход через четыре месяца после нас, породила смутные надежды на возможность удачного исхода всей операции.

27 апреля. Со вчерашнего вечера стоим после присоединения Небогатова в бухте Куа-Бе. Корабли его отряда тоже вошли в закрытую бухту и стали на якорь между берегом и последней линией транспортов. С моря их не видно. Уже с утра сегодня к ним подошли угольные транспорты и ошвартовались борт о борт. Корабли Небогатова немедленно приступили к пополнению запасов топлива.

Захватывающей и глубоко волнующей была встреча двух

эскадр. Вчера около 8 часов утра стали выходить из бухты поотрядно вспомогательные крейсера, миноносцы, большая часть транспортов и госпитальный «Орел». Эскадра построилась в походный порядок, в котором был совершен переход через Индийский океан: два отряда броненосцев с «Суворовым» и «Ослябя» во главе двух параллельных колонн; в авангарде — разведчики «Урал», «Светлана» и «Алмаз»; по флангам на траверзе флагманских кораблей — быстроходные «Жемчуг» и «Изумруд»; транспорты и миноносцы — сзади броненосцев; в арьергарде — крейсера «Олег», «Аврора», «Донской» (в строе фронта); четыре вспомогательных крейсера разошлись по горизонту.

Все корабли зорко всматривались в горизонт по курсу, ища появления встречных дымков. По радио шли непрерывные переговоры «Суворова» и «Николая». Небогатов сообщал, что при проходе Малакским проливом был встречен консульский катер из Сингапура. Из Петербурга новых распоряжений нет. Остаются в силе директивы, данные Рожественскому ранее.

В час дня — сигнал с «Терека», идущего с левого фланга впереди: «Вижу дымы по левому крамболу».

В 30 милях от Куа-Бе в прекрасный тихий и солнечный день около 2 часов дня сошлись обе эскадры. У Небогатова — пять боевых кораблей и семь транспортов. «Николай I» под флагом Небогатова сошелся с «Суворовым» и прошел вдоль всей нашей колонны. «Суворов» поднял сигнал: «Добро пожаловать. Благодарю за блестящий переход».

Момент был исключительно торжественный. На кораблях 2-й эскадры гремели оркестры. «Донской» послал команду по реям, как «в добрые старые времена» парусного флота.

От «Николая» отвалил катер с Небогатовым к «Суворову». И здесь, в водах южной части Тихого океана, на глазах у всей эскадры расцеловались два русских адмирала. Рожественский встретил Небогатова у трапа и повел его в свой кабинет, где провел с ним более часу, после чего Небогатов вернулся на «Николай». Надо было спешить, чтобы засветло ввести все корабли в бухту.

Эскадра Небогатова, как самостоятельное соединение кораблей, закончила свое существование. Ее четыре корабля — «Николай», «Апраксин», «Сенявин», «Ушаков» — составили 3-й броненосный отряд 2-й эскадры и вошли в ее боевую колонну, численность которой доведена до 12 единиц, как и у японцев. «Владимир Мономах» введен в отряд крейсеров адмирала Энквиста и будет идти в строю позади своего старого сверстника «Дмитрия Донского», с которым он еще 20 лет назад бороздил воды Тихого океана. Транспорты разбились по группам. Есть в

составе вновь пришедшего отряда второй госпитальный корабль «Кострома», мастерская «Ксения» и буксир «Свирь». Остальные четыре транспорта служили при отряде угольщиками и складами снабжения. Вспомогательный транспортный отряд при эскадре разросся до невероятных размеров.

Немецкие угольщики больше нас обслуживать не будут. Прибывшие четыре громадных парохода перегружаются на наших «добровольцев» и на вооруженные транспорты «Иртыш» и «Анадырь», которые могут принять по 11 тысяч тонн каждый. Всего на транспортах эскадры запас угля до 50 тысяч тонн. Этого количества угля вполне достаточно, чтобы дойти до Владивостока. Значительное число грузовых и обслуживающих судов адмирал перед выходом в Тихий океан отпустит в Сайгон, и они пойдут обратно в Россию. Восемь пароходов Добровольного флота будут сопровождать эскадру до Шанхая и питать ее углем до подхода к японским берегам.

Пользуясь стоянкой в закрытой бухте, офицеры с легких и разведочных крейсеров успели посетить небогатовские корабли и повидать товарищей. Ревизор с «Жемчуга» побывал на «Николае», а затем попал к нам на белый «Орел». Он передавал, что весь состав небогатовских кораблей настроен бодро, хвалит адмирала Небогатова, который во время трудного перехода на старых кораблях проявил большой морской опыт, несколько раз упражнялся в стрельбе всем отрядом и добился хороших результатов. Небогатов не раз обошел все корабли и поднял дух личного состава. Между штабом и личным составом флагманского корабля не чувствуется розни, что так резко бросается в глаза на «Суворове».

На каждой стоянке адмирал созывал боевые совещания командиров и специалистов. На всех кораблях отряда были проведены обширные подготовительные мероприятия перед боем, уничтожено и разобрано дерево, устроены искусственные защиты. Благодаря умению адмирала объединить вокруг себя весь личный состав чувствуется сплоченность всех кораблей отряда. Они прекрасно маневрируют и весь переход через Индийский океан шли без огней, научились ходить в кильватер, сохраняя строй по одной затемненной лампочке на корме впереди идущего корабля.

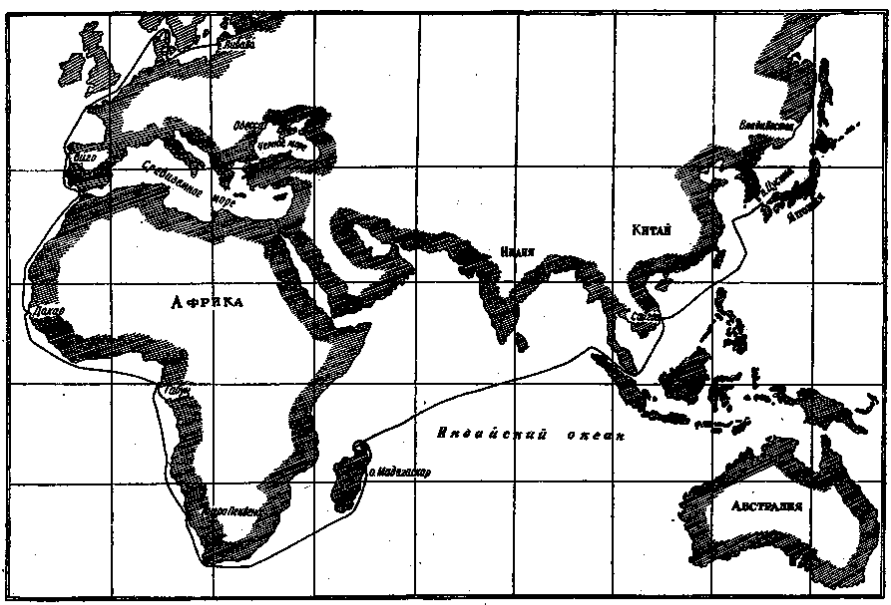
И эти старые, много плававшие и давно налаженные корабли, имеющие по 10–20 лет службы, несут с собою нечто большее, чем только пушки и броню: с ними пришла новая живительная струя бодрости, трезвой деловитости и спокойствия духа.

Сегодня по всем кораблям получен последний приказ адмирала Рожественского перед предстоящим боем. Начиная с заявления, что приход отряда Небогатова является бодрым

предзнаменованием для эскадры, Рожественский, вопреки своим прежним заявлениям, теперь придает большое значение вновь присоединившимся кораблям.

«Наша колонна состоит из двенадцати единиц, как и японская, по числу орудий крупного калибра она значительно превосходит противника, а в бою решает артиллерия. Правда, наши корабли уступают японским в скорости, но это не существенно, так как мы удирать не собираемся». Далее он говорит; «В случае выхода из строя «Суворова» колонна идет за «Александром», при выходе «Александра» идет за «Бородино» и т. д. К каждому флагманскому кораблю прикомандирован миноносец для снятия штаба, если корабль выйдет из строя.

Итак, никаких сомнений в планах эскадры более не остается. Наша ближайшая цель — прорыв во Владивосток. Выход соединенной эскадры состоится после окончания последних погрузок дня через три.



Карта следования 2-й эскадры до Цусимы.

Теперь перед эскадрой со всей остротой встает вопрос: какой маршрут выберет адмирал? Пойдет ли он на прорыв кратчайшим путем через Цусимский пролив или постарается сбить японцев с толку, обойдя кругом Японии Тихим океаном для прорыва через один из северных проливов? Эскадра привыкла к длинным переходам, а этот путь удлиняет переход до Владивостока на 700–800 миль.

По словам ревизора «Николая», штаб Небогатова еще ничего

не знает о намерениях Рожественского. Хотя вчерашнее свидание адмиралов в момент встречи и носило весьма дружественный характер, но не выяснило плана будущих действий. При первом свидании с Небогатовым Рожественский интересовался только тем, что делается «под шпилем», как поживают общие знакомые и т. д. У Небогатова сложилось впечатление, что военный совет состоится позже, когда прибывший отряд закончит очередные работы.

Офицеры «Николая» говорят, что Небогатов, который много плавал в северных водах Тихого океана и знает хорошо навигационные условия в районе северных проливов, является убежденным сторонником кружного пути вокруг Японии и намерен решительно отстаивать этот вариант.

Вчера во время встречи эскадр госпитальный «Орел», следуя за «Алмазом», также вышел из бухты с группой транспортов и мог быть свидетелем торжественного момента. Мне удалось видеть через иллюминатор вновь прибывшие корабли. В 5 часов вечера эскадра остановилась против входа в Куа-Бе, куда начали заходить транспорты, миноносцы и корабли Небогатова.

Сегодня с утра наш «Орел» стоит на старом месте, откуда мне виден дальше под берегом в глубине бухты вновь прибывший отряд, занятый угольной погрузкой.

Я выпросился на палубу. Два санитара меня снесли, и я устроился с удобством на шезлонге. Погода тихая и жаркая. Передо мной — вся панорама синеющих гор с громоздящимися над ними пиками высоких удаленных вершин. По зеркальной поверхности бухты шныряют бойкие катера. Некоторые из них буксируют барказы, заполненные командой, отпущенной на берег для прогулки.

Мне на этот раз не придется заглянуть на берег. Кое-что я слышал о здешней природе из рассказов побывавших на берегу офицеров и медицинского персонала «Орла», но красота и богатство растительного царства Индо-Китая едва ли может сравниться с богатствами природы Дакара, Габуна и Носси-Бе.

В последнем приказе Рожественский заявляет, что наша эскадра с присоединением Небогатова получает перевес в тяжелых орудиях, а преимущество противника в скорости не имеет значения, так как мы «удирать не собираемся». Мы понимаем, что перед боем адмирал должен поднять дух своей эскадры и поэтому вынужден прибегнуть к аргументам, которые могли бы внушить надежду на успех. Но эскадре известно, что командующий сам опровергал эти доводы в России. Все юные мичманы понимают, что скорость эскадр определяет их маневренные способности в бою, а нужна не только для того,

чтобы удирать от противника. Правительство требует от адмирала «овладеть морем», а он поставил себе целью «прорваться во Владивосток», хотя бы ценой потери части эскадры.

Глава XXXIV. Выход объединенной эскадры для прорыва во Владивосток

1 мая. Наша объединенная эскадра в составе пятидесяти вымпелов сегодня на рассвете начала сниматься с якоря и выстраиваться в походный порядок для последнего перехода — до Владивостока. Больше остановок в пути не предвидится. Корабли приняли все предписанные адмиралом грузы, и в пути возможны только догрузки запаса угля с транспортов.

Накануне ухода от берегов Аннама Рожественский, вследствие неспокойной погоды и волнения в открытом море, вышел ночью с 1-м и 2-м броненосными отрядами в бухту Ван Фонг, где и догрузил с транспортов запас угля до назначенной нормы в 2 тысячи тонн, а утром снова вышел в море.

В 5 часов утра начали последовательно выходить в море из бухты Куа-Бе сначала миноносцы, затем транспорты, крейсера и, наконец, третий отряд Небогатова. Рожественский с броненосцами и сторожевыми крейсерами ожидал в море выходившие отряды. К 9 часам построение было закончено, и эскадра двинулась курсом по направлению к Тайваню. Ход — около 9 узлов. Миноносцы идут на буксире у транспортов. Семь транспортов отделились и ушли в Сайгон.

Первый и второй отряды идут двумя параллельными колоннами. За ними следуют во главе с «Алмазом» две колонны оставшихся при эскадре транспортов. Крейсера идут с флангов, охраняя транспорты. Впереди эскадры выстроился разведочный отряд из четырех крейсеров. Госпитальные суда «Орел» и «Кострома» идут вне строя эскадры по сторонам от крейсеров. Тыл эскадры охраняется 3-м броненосным отрядом под флагом Небогатова в строе фронта. Вся эскадра растянулась на пять миль с лишком. Французский крейсер «Гишен» крейсировал у берега, наблюдая выход эскадры из французской бухты.

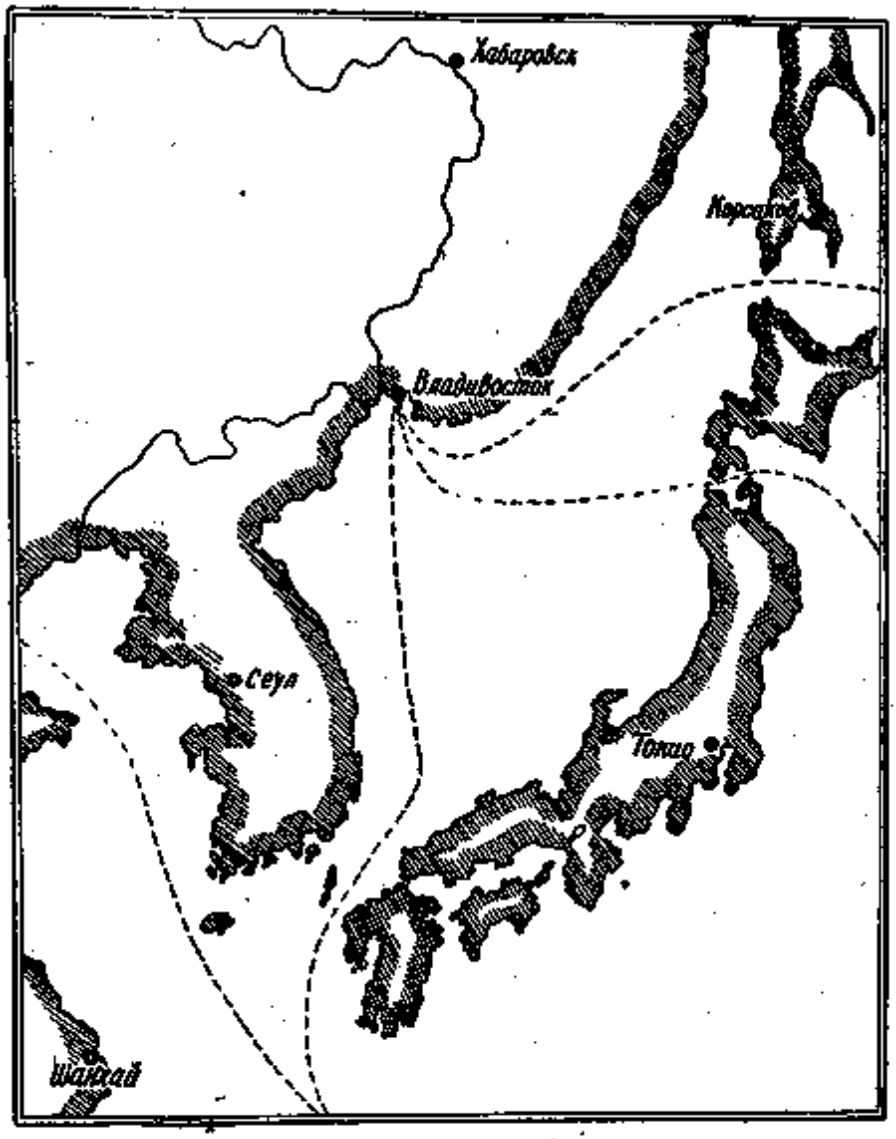
Весь переход до Владивостока кратчайшим путем займет до 15 дней, а при выборе пути вокруг Японии Тихим океаном — до 20 дней. Погода тихая. В море чувствуется лишь легкая зыбь.

Начались эскадренные недоразумения из-за повреждений отдельных судов. Уже утром, вскоре после выхода из бухты, были остановки из-за выхода из строя броненосцев: сначала скандалил «Сисой», затем «Орел», а в 3 часа — «Изумруд», у которого,

видимо, заклинился руль. Пока шло исправление руля, пришлось ожидать более получаса.

За все время похода наша эскадра не была столь многочисленной. В ее состав входят 37 боевых кораблей и 13 вспомогательных и транспортных. Дым от огромного скопления судов стелется над океаном в виде темного облака, тянущегося непрерывной лентой за эскадрой по всему горизонту. К вечеру эскадра перестроилась, сократив промежутки между судами. Все корабли идут с отличительными огнями, а госпитали «Орел» и «Кострома» несут по три тесно расположенных топовых огня на грот-мачте, которые в ночной темноте видны за много миль.

Я первоначально надеялся, что на последний переход мне удастся вернуться обратно на свой броненосец, и подал рапорт командиру «Орла» вернуть меня на корабль. Однако старший врач госпиталя говорит, что надо дожидаться снятия швов. А я уже тоскую о своем «Орле», и не хочется отделять свою участь от тех товарищей, с которыми восемь месяцев делил все тяготы походной жизни.



Проливы на пути к Владивостоку.

4 мая. Поход эскадры идет своим заведенным порядком. Обстановка напоминает переход через Индийский океан.

Но на этот раз я уже не принимаю участия в судовых работах, в вечерних кают-компанейских спорах и всех волнениях похода, не вижу и своих друзей из числа команды, с которыми привык коротать тропические ночи, а превратился в госпитального пациента и стал своего рода пассажиром на корабле. Благодаря хорошей погоде мне удается по целым часам после обеда до спуска флага просиживать на палубе под тентом с книгой на

коленях, устроившись в плетеном кресле. Я могу видеть всю многочисленную эскадру, которая развертывается передо мной, так как наш госпитальный «Орел» идет с фланга.

Временами происходят остановки из-за поломок рулевых приводов и временных аварий механизмов, но в общем перебои в движении эскадры стали случаться значительно реже. Мы отделались от неисправных транспортов вроде «Малайи», «Горчакова» и «Китая», а кроме того, сказалась длительная ходовая практика и привычка быстро выходить из затруднений при всех авариях.

Адмирал, очевидно, неотступно следит с командного мостика за всей эскадрой, и то и дело на фок-мачте «Суворова» взвивается очередной сигнал, который затем репетуется всеми кораблями.

Завтра предполагается погрузка угля, будут догружаться миноносцы, которые пойдут под своими машинами. Сегодня старший врач госпиталя предупредил меня, что завтра во время погрузки угля и остановки эскадры я буду возвращен на свой корабль, о чем был сигнал из штаба.

Хотя на госпитальном корабле я пользовался всеобщим вниманием, а доктора и сестры подолгу развлекали меня беседами в свободное время, я тем не менее горю желанием вернуться на «Орел». Мне хочется до боя закончить некоторые начатые мной в плавании работы и, если представится возможность, отправить их с последней почтой в Россию.

7 мая. 5 мая я вернулся на броненосец, с которым судьба связала меня неразрывными узами. Моя переправа с госпиталя катером на «Орел» под наблюдением докторов прошла вполне благополучно. Нога еще не зажила, и хотя большая часть швов снята, но рана в месте сращения сухожилия пока не закрылась. Поэтому я могу передвигаться на двух костылях, опираясь на здоровую ногу. Так как кают-компанией теперь нам служит адмиральская столовая, которая помещается на верхней палубе в корме впереди 12-дюймовой башни, а моя каюта расположена палубой ниже, то мне надо подниматься на одну палубу по трапу. Это путешествие я делаю пока на спине моего вестового Емельянова. Он легко переносит меня по трапу вверх. Из адмиральской столовой — прямой выход на открытый ют позади кормовой башни — излюбленное место прогулок всех офицеров после обеда.

С небогатовской эскадрой я получил обильную почту: две большие пачки газет за январь и февраль и восемь писем, последнее — от 18 марта. Письма мне вручили уже на броненосце, так как не было случая передать их на госпитальный корабль.

Из писем отца я увидел, что никаких изменений во внутренней политике не произошло. Верх взяли реакционные силы. После петербургского расстрела рабочих 9 января выдвинулся бывший московский полицеймейстер Трепов, который прославился как вдохновитель «зубатовской» провокационной политики и черносотенных погромов. После 9 января он был назначен петербургским генерал-губернатором с диктаторскими полномочиями. Трепов стал опорой престола. Известен его приказ: при усмирении «холостых залпов не давать, патронов не жалеть».

Сегодня мы уже проходим широту Тайваня. Ночью ждали атаки. Сейчас идем между цепью островов, принадлежащих японцам. 5 мая разгрузили еще один транспорт — «Тамбов», который был отпущен в Сайгон. Скоро мы отпустим в Шанхай большую часть идущих с нами транспортов. При эскадре остаются вооруженные транспорты «Анадырь», «Иртыш», «Корея» и «Камчатка», которые будут сопровождать нас до Владивостока.

Что же касается транспортов-»добровольцев», то они должны вскоре отделиться в Шанхай. В зависимости от хода дальнейших событий, они могут еще пригодиться.

5 мая ночью «Олег» задержал английский пароход «Ольдгамия», который, по корабельному журналу, имел только тысячу пудов керосина, а в действительности был загружен до полной вместимости. Пароход не заметил ночью эскадру и приблизился к ней, не имея даже всех навигационных огней. Транспорт «Курония» ошвартовался с пароходом борт о борт. На «англичанина» послана наша команда, и на ходу в три узла пошла его разгрузка. Команду и офицеров с английского купца после допроса перевели на «Олег». Один матрос указал, что. в трюме под углем скрыты пушки. Механик показал, что пароход шел из Нью-Йорка в Гонконг, а командир заявил совсем иное. Англичане очень растеряны. Эскадра шла трехузловым ходом из-за поломки в машине на «Апраксине», а сегодня уже идем девять узлов. Англичанин идет с нами.

Был сигнал адмирала: «Олег», сдайте ваших англичан не на «Аврору», а на «Днепр», так как они должны быть доставлены во Владивосток в целости. «Днепр» — сдадите англичан на первое судно, не подлежащее захвату».

Через четыре дня мы подойдем к Корейскому проливу. По сведениям из штаба, к этому моменту уже от нас отделятся транспорты, а вспомогательные крейсера «Рион», «Днепр», «Терек» и «Кубань» пойдут в отдельное плавание с заданием ловить контрабанду на сообщениях Японии с Америкой и Европой.

Подходя к Корейскому проливу, мы сожжем весь лишний уголь и сохраним запас всего в 1200 тонн, так что влияние перегрузки уже не будет оказываться столь вредно.

9 мая. Мы обходим Тайвань с севера и идем между Ликейскими островами, собираясь вступить в Желтое море. Сегодня предполагалось устроить погрузку угля, так как от нас отделяются транспорты, направляющиеся в Шанхай. Они имеют приказание оставаться там до того времени, пока эскадра прорвется во Владивосток. Со вчерашнего вечера погода сильно изменилась, пошел дождь, наступило похолодание, и ветер развел значительную волну. Пришлось погрузку прервать.

Вчера в 10 часов вечера мы пересекли тропик Рака и вышли из экваториального пояса после пятимесячного пребывания в нем. Пароход «Ольдгамия» направлен вокруг Японии во Владивосток. На него пришлось перегрузить 300 тонн нашего угля, так как в его ямах оказался запас всего в 100 тонн. Пароход делает только 7 узлов и не может идти с эскадрой. С ним вчера ушла по особому назначению «Кубань», которая будет его конвоировать 100 миль, а затем пойдет в Тихий океан перехватывать суда с контрабандой, идущие из Америки.

До сих пор мы не видели ни одного японского разведчика. Вчера с «Суворова» был сигнал: «Жемчуг», идите на NO 48°, виден воздушный шар. «Олег», идите поддержать «Жемчуга».

Крейсера ушли за горизонт, но скоро вернулись, ничего не обнаружив.

10 мая. Сегодня с утра эскадра грузит уголь со своих транспортов, которые отделяются от нее и уходят в Шанхай.

Один из полученных приказов адмирала начинается так: «Быть ежечасно готовыми к бою...» Далее даются инструкции всем кораблям на случай повреждений в бою. Поврежденные корабли выходят из колонн, чтобы не мешать их боевому маневрированию. К ним подходят легкие крейсера, миноносцы и буксирные пароходы для оказания помощи.

Первый отряд миноносцев в бою внимательно следит за состоянием флагманских броненосцев, и в случае крена кого-либо из них два миноносца немедленно подходят принять штаб и адмирала. Флаг адмирала переносится на миноносец, откуда он командует своим отрядом до того момента, когда представится возможность перенести флаг на один из кораблей колонны.

Все девять миноносцев выходят на 15 кабельтовых впереди эскадры и следят за коммерческими судами, встречными и пересекающими курс. Если они заметят на пути эскадры плавучие мины, то расстреливают их, давая знать об этом эскадре, которая обходит опасное место. Миноносцы догоняют ее и выстраиваются

снова впереди фронтом, имея «Блестящего» в середине. «Жемчуг» и «Изумруд» отгоняют с пути эскадры все встречные коммерческие пароходы, не дожидаясь приказа.

Выработана система опознавательных сигналов для миноносцев, чтобы не путать их с неприятельскими, особенно ночью. Наши миноносцы имеют условную окраску труб на каждую ночь, и если миноносец сближается с эскадрой, то направляет луч своего прожектора на собственные трубы, а также делает условные опознавательные сигналы.

Интересно знать, каково действительное состояние кораблей японского флота. Наш адмирал считает, что «Миказа» после боя 28 июля пришел в негодность. Недавно на эскадре были получены таблицы с высотами рангоута всех японских кораблей. Это очень важно знать при определении расстояний, но «Миказа» в таблицу не вошел, как и потопленные корабли «Хатсузе» и «Яшима». С другой стороны, на основании английских корреспонденции некоторые русские газеты уже считают законченными два новых броненосных крейсера водоизмещением от 7 до 11 тысяч тонн.

11 мая. Прошел спокойно еще один день. Сегодня с 2 часов дня идем трехузловым ходом, подвигаясь по курсу на Шанхай. Мы конвоируем транспорты и отпустим их на рассвете. «Рион» и «Днепр» доведут транспортную флотилию до входа в порт, а затем направятся по назначению. Им поручено перехватывать суда с контрабандой, идущие из Европы в Японию.

Мы уже в 150 милях от входа в Цусимский пролив, но до сих пор не видели ни одного японского корабля. Сейчас темная ночь. Идем с отличительными огнями, которые, несмотря на плохую видимость, можно различить на расстоянии до шести миль. Сзади эскадры следуют госпитали с их яркими огнями. Атака на нас вполне возможна, но, видимо, японское командование приурочило все активные действия к моменту нашего вступления в Корейский пролив, считая этот район наиболее выгодным для себя. Оно знает, что нам нельзя миновать их позиции в проливах.

12 мая. Сегодня в 7 часов утра отделились наши транспорты, отпущенные в Шанхай под конвоем вспомогательных крейсеров. Мы имели возможность сдать со всех кораблей последнюю «прощальную» почту в Россию. Я отправил в письме свои заметки о событиях на эскадре со времени прихода ее в Индо-Китай. Теперь, по мере возможности, буду делать фактические отметки в записную книжку о всем существенном, что случится на эскадре.

В эскадре остались 38 кораблей: 12 кораблей в боевой колонне, 8 броненосных, бронепалубных и легких крейсеров, 9 миноносцев, 8 транспортов, госпиталей и буксиров, вспомогательный крейсер «Урал». В этих водах еще не было такой

многочисленной русской эскадры.

Сейчас ход около 10 узлов. К ночи войдем в Корейский пролив. После выхода из области тропиков погода резко изменилась. Температура сразу снизилась настолько, что пришлось надеть теплое платье, а офицеры стоят ночные вахты в пальто. Небо все время затянуто серыми облаками. Море сделалось стального оттенка, как в родной Балтике. Моросит мелкий дождь. Мы вошли в довольно густой туман, так что даже не видно хвоста нашей кильватерной колонны. Был сигнал адмирала — приготовить туманные буи. Значит, будем идти без огней. А ведь завтра и, может быть, даже сегодня ночью возможна встреча с противником.

13 мая. Ночь перед боем. С утра горизонт несколько расчистился. Сквозь туманную мглу даже проглянуло солнце, но видимость, вследствие сгустившегося тумана, не более 30 кабельтовых. Хвост эскадры теряется сзади во мгле.

Ход эскадры — 11 узлов. Четыре транспорта и два буксира идут с фланга отдельным отрядом под охраной крейсеров «Олег», «Аврора», «Донской» и «Мономах». С полудня и до захода солнца, когда рассеялся утренний туман, эскадра в первый раз занималась в полном составе боевым маневрированием с участием броненосцев 3-го отряда. Вследствие разнотипности кораблей повороты «все вдруг» плохо удаются, и после перехода из кильватерной колонны в строй фронта эскадра теряет всякое равнение. Строй пеленга выдерживают только броненосцы 1-го отряда.

Намеренное замедление движения эскадры вчера и сегодня заставило потерять лишние сутки. Иначе, идя нормальным ходом, мы должны были бы уже сегодня вступить в Корейский пролив. Очевидно, у адмирала есть свои расчеты, не известные эскадре. Впрочем, наши опытные моряки склонны объяснять задержку более простыми соображениями. Ведь сегодня роковое тринадцатое число, а старый морской предрассудок предостерегает в этот день начинать какое-либо серьезное дело. Завтра же, 14-го мая, — день коронации Николая II, и гром боевых залпов в бою будет в его честь. Это, по мнению командующего, должно поднять дух эскадры.

Днем по окончании эволюционных учений адмирал в первый раз решил произвести эскадренную проверку дальномерных установок на всех боевых кораблях колонны броненосцев. На горизонт с фланга был послан крейсер «Светлана», а по сигналу «Суворова» все корабли одновременно должны были показать замеренное до крейсера расстояние, определенное дальномерами Барра и Струда. В то время как «Суворов» определил дистанцию в

100 кабельтовых, многие корабли показали 60–70. Эти результаты удручающе подействовали на настроение офицерского состава в канун боя, ибо воочию продемонстрировали неподготовленность эскадры к решительному бою, от которого зависел исход войны. Но сейчас уже не восполнить того, что не было своевременно осуществлено за время похода... В 8 часов вечера эскадра миновала остров Квельпарт.

Аппарат беспроволочного телеграфирования все время принимает непонятные знаки. «Урал», обладающий самой мощной радиоустановкой на эскадре, запросил сигналом «Суворов»: «Прошу позволения помешать искрой телеграфировать японским судам». На это последовал ответ адмирала: «Не мешать неприятельским разведчикам переговариваться».

По знакам на телеграфном аппарате можно заключить, что в расстоянии 100–150 миль флагман запрашивает, а семь судов репетуют его сигналы. Но, видимо, адмирал не считает еще себя открытым и не хочет выдавать свое присутствие противнику.

Наш маршрут определился. Мы идем кратчайшим путем к Владивостоку через пролив между островом Цусима и побережьем Японии. Ширина пролива в самом узком месте достигает 46,3 км.

Рожественский не созвал совещания с флагманами и командирами перед боем, к чему была сегодня определенная возможность. Он единолично выбрал маршрут и момент боя, отказавшись выслушать мнение командующих отрядами и кораблями. Это тем более странно, что с Небогатовым он не обсуждал плана боя и тактики наших отрядов, а между тем Небогатов не участвовал в походе эскадры Рожественского и, кроме того, в связи с болезнью адмирала Фелькерзама на «Ослябя» он фактически является заместителем командующего в бою.

Сегодняшняя остановка на широте острова Киу-Сиу породила на минуту предположение, что адмирал намерен перед боем устроить расширенный военный совет и решить вопрос о выборе направления на Владивосток, а также преподаст свои последние инструкции и посвятит в план боевых операций. К сожалению, эти ожидания не оправдались.

В последнюю ночь перед вступлением в Цусимский пролив на «Орле» никто не ложился спать. В кают-компании при затемненных огнях собрались свободные от вахты офицеры. В последний раз поверяли друг другу свои самые сокровенные переживания, обмениваясь письмами для передачи тем, кого, быть может, не суждено более увидеть. Идя на боевой пост,

каждый брал с собой, как драгоценный залог прошлого, карточку той, кому было отдано его сердце.

Бегут часы, и уже недалек утренний рассвет. Безветренно, лишь издалека идет небольшая зыбь, покачивая наши корабли. Тьма ночи еще усиливается облачностью неба и мглой на горизонте. Ночь проходит без событий. На рассвете справа из утреннего тумана вынырнул белый пароход, сблизившийся с нашими хвостовыми судами, но, обнаружив эскадру, шарахнулся от нее и скоро потонул в тумане. Наши крейсера не преследовали его. Мы настолько близко к входу в пролив, что теперь уже поздно скрываться[19].

Под утро я спустился в каюту привести в порядок свои последние записи. Ко мне тихо постучали в дверь. Вошел мой друг баталер Новиков. Ему хочется спросить, что предстоит нам, какова будет наша участь и для чего нужна наша жертва, что принесет она России. Эти роковые вопросы застыли в его правдивых глазах. Они гнетут его и требуют ответа.

Да, эта жертва нужна и неизбежна, но это будет последняя тяжкая гекатомба на алтарь войны, уплата за вековое рабство нашей страны. И гром сотен орудий за десятки тысяч верст гулко прокатится по всей России, разбудит сердца спящих и заставит прозреть слепых. Жертва тогда не останется бесплодной!

Крепко пожав друг другу руки и братски поцеловавшись перед расставанием, мы простились, чтобы встретиться уже по боевой тревоге на нижней палубе у операционного пункта, где по расписанию нам обоим было назначено пребывание в бою.

Часть четвертая. Цусима

Бой и плен

Глава XXXV. Гибель четырех новых броненосцев в артиллерийском бою 14 мая. Окружение и сдача Небогатова утром 15 мая

19 мая. Порт Майдзуру, японский госпиталь. Вторая Тихоокеанская эскадра под командованием адмирала Рожественского перестала существовать. Как боевая сила она понесла поражение в артиллерийском бою 14 мая, потеряла свои лучшие корабли, была рассеяна и добита ночными минными атаками. К утру 15 мая только отряд из пяти кораблей — четырех броненосцев и одного легкого крейсера — под флагом адмирала Небогатова еще продолжал сохранять преемственность командования эскадрой.

Сдача этого последнего отряда, окруженного японским флотом, явилась завершением разгрома российского императорского флота, который, исчерпав свои боеспособные силы, уступил противнику весь морской театр войны. Уничтожение 2-й Тихоокеанской эскадры в бою при острове Цусима сделало бесцельным продолжение русским правительством восточной кампании как на море, так и на суше. Царское правительство поставило последнюю карту, и она была бита!

Поведение личного состава всех кораблей в бою 14 мая доказало, что если эскадра и не была на высоте своих задач в отношении боевой подготовки, то личное мужество, хладнокровие и настойчивость в борьбе были проявлены исключительные. И, тем не менее, результат этого беззаветного геройства, этой готовности на любые жертвы оказался равным нулю.

В то время как наши лучшие корабли один за другим гибли, истерзанные снарядами врага и уничтоженные пламенем пожаров, опрокидывались, но не покидали боевого строя, — противник оставался мало уязвимым.

Мы все ждали поражения и тяжелых потерь, но никто не мог допустить такого контраста в судьбе двух сражавшихся в смертельной схватке флотов. И только теперь разбитая эскадра внезапно постигла, какое беспримерное преступление было совершено над ней теми, кто столь безрассудно бросил ее в пропасть несмотря на все предостережения.

Да, старая, дряхлая и выродившаяся царская монархия,

верившая в покровительство божественного провидения, в своей слепоте ждала чуда и получила Цусиму. Это именно ей нанес удар адмирал Того! Это на нее падает весь позор беспримерного поражения!

Цусимская катастрофа явилась своего рода гранью между двумя периодами русской истории. Это был последний и наиболее убедительный урок, доказывавший полную несостоятельность правительственной системы крепостнического и бюрократического абсолютизма.

Все эти мысли вихрем проносились в моем сознании, когда я с помощью Новикова выбрался на ют «Орла», чтобы своими глазами видеть происходящее. Да, я теперь видел воочию эти серые корабли под флагом «восходящего солнца»! Просматривая их силуэты, я узнал все броненосцы и броненосные крейсера. «Миказа» приблизился к группе наших кораблей и проходил в трех кабельтовых от «Орла». Был виден его правый борт. На нем я заметил только сбитую фор-стеньгу и две круглые пробоины в носу, уже закрытые небольшими деревянными щитками, подкрашенными под цвет борта. Орудия были в чехлах, все сигнальные фалы на командном мостике в исправности. А этот корабль был главной мишенью нашего огня в течение всего предшествующего дня.

Недалеко от меня на юте «Орла» собралась группа матросов с младшим боцманом Воеводиным. С выражением крайнего удивления они рассматривали проходивший перед нами «Миказа».

Воеводин подошел ко мне: «Это не та эскадра, с которой мы сражались вчера. Мы же видели, как попадали наши снаряды, а эти невредимы. Мы отбились от одной эскадры, а сегодня нас окружила другая. Вчера у них были четырехтрубные корабли. Где же они?»

Ко мне подошел мичман Карпов, геройски руководивший пожарным дивизионом в бою и тушивший все пожары. Он был подавлен происшедшей сдачей. В глазах у него стояли слезы. Сознание позора поражения убивало его, и он говорил, что пережить это невозможно: «Почему мы не затопили свои корабли? Мы сдались, как испанцы. Дальше жить не к чему!»

Я, зная его прямолинейную натуру, опасался, что он приведет в исполнение свои намерения, и сделал попытку направить его мысль в другую сторону.

Старший артиллерист Шамшев смотрел на корабли, в которые он направлял свои пушки, и был совершенно поражен видимой безрезультатностью нашего огня: «У них должны быть специальные дальномеры и усовершенствованные прицелы.

Точность их огня на громадных дистанциях превосходит все мыслимые возможности. Одной практикой такой меткости достигнуть нельзя».

А в это время японский миноносец уже высаживал десант на «Орел».

Старший врач со своими санитарами, в число которых вошел и Новиков, успел привести в относительный порядок носовой лазарет с аптекой и организовал переноску туда раненых офицеров. Раненого командира поместили в отдельную каюту. Он пришел в себя и спросил: «Почему броненосец стоит?» Ему сказали, что эскадра прорвалась и поджидает отставшие суда. По словам доктора, часы командира были уже сочтены. Скоро он впал в бессознательное состояние. Доктор объяснил японцам состояние командира и просил его не тревожить.

Перед высадкой японцев на корабль были уничтожены шифры, сигнальные книги, судовые документы и выброшено содержимое денежного сундука, в котором находилось до 100 тысяч рублей золотом.

С разрешения старшего офицера ревизор выдал всем офицерам в счет жалованья по 40 английских фунтов, имея в виду, что все лишились платья, белья и вещей. Оставшиеся на корабле офицеры собрались в лазарете, где находились и раненые. Достали консервов и сухарей. Немного утолили голод. После сверхчеловеческого напряжения в бою у всех наступил упадок сил.

Японцы расставили часовых у всех сходов в погреба и машины, а в остальных верхних помещениях предоставили ютиться нашей команде. Японские механики и машинисты спустились в машину и пытались освоиться с механизмами, забрали из каюты старшего механика чертежи, но, видимо, не могли разобраться с системой трубопроводов и с клапанами. Прежде всего они наладили работу динамо-машин и восстановили судовое освещение.

С помощью своего вестового и одного санитара я обошел все палубы и записал полученные кораблем повреждения. Это мне удалось выполнить без противодействия японцев. Я обошел батарейную, верхнюю палубу и спардек. Встречавшиеся матросы обращали мое внимание на все наиболее существенные повреждения и передавали подробности боя.

Под вечер я перебрался в адмиральскую столовую, откуда был выход на ют, и устроился там на уцелевшем диване. Новиков принес мне из шхиперской мой чемодан, а из разбитой каюты — уцелевшее пальто, и мы устроились вместе с ним.

Выйдя на ют, я уже не нашел никаких признаков японской

эскадры. Их корабли разошлись искать наши рассеянные суда. Вдали за горизонтом слышались глухие раскаты выстрелов из тяжелых орудий. Сердце сжималось от боли при мысли, что где-то японцы добивают остатки нашей эскадры.

Проснувшись на рассвете, я ощутил, что корабль получил значительный крен на правый борт. Японцы, видимо, волновались. Ими был подан сигнал тревоги, вся команда выбежала на ют и стала под ружье. Приблизился миноносец, готовый снять своих людей. Крен дошел градусов до восьми, но на этом остановился. Когда японцы увидели, что корабль далее не валится, они снова вернулись на свои посты и в машину. Через несколько времени им удалось выпрямить корабль.

Оказалось, что японцы долго не могли найти клапан от одного из машинных кингстонов и обратились к нашим трюмным. Те показали нужный кингстон, но попутно открыли клапан на трубе затопления, связанной с тем же кингстоном. Когда японцы открыли кингстон, то вода пошла не только к вспомогательному холодильнику, но по трубе затопления начала распространяться под настилами машинного отделения и вскоре показалась выше настила. Японцы, не понимая, что происходит, выбежали из машины, но при этом закрыли кингстон и затопление само собой прекратилось. Успокоившись, они пустили трюмную помпу и вскоре осушили машинное отделение.

Утром 16 мая им уже удалось наладить работу машин и котлов, поднять пары в нескольких котлах, и корабль двинулся малым ходом по назначению под конвоем миноносца. Так как повреждения корабля по корпусу были весьма велики, то японцы опасались вести его далеко к своим главным базам на юге — в Сасебо или Нагасаки, а направились к ближайшему порту на побережье Японского моря — Майдзуру, чтобы там произвести предварительные исправления и заделку пробоин, близких к ватерлинии.

Наш командир Юнг доживал последние минуты. Он оставался в неведении, куда идет корабль. При нем неотлучно находился вестовой Назаров и часто заходил доктор Макаров. Под конец сознание на момент вернулось к нему, и он узнал служившего ему нянькой вестового. Теперь, когда догорали его последние силы и он сознавал, что прощается с жизнью, он более уже не говорил о бое, не вспоминал эскадру, не расспрашивал о судьбе кораблей. Все его помыслы перенеслись за 10 тысяч верст к далекой России. Подозвав к себе вестового, он говорил ему, что Россия скоро возродится, что ее озарит солнце свободы. И с просветленным взором, который созерцал что-то доступное и понятное ему одному, покончил расчеты с жизнью. Его

похоронили, с разрешения японцев, в море, по морскому обряду. Погребение сопровождалось ружейным салютом японцев, а младшему штурману Ларионову японский штурман «Орла» дал точную выписку координат, где был погребен в море командир нашего броненосца.

17 мая в 12 часов дня броненосец «Орел» под японским флагом был введен в защищенную со всех сторон горами бухту военного порта Майдзуру. Всех раненых японцы немедленно сняли с корабля и направили в военный госпиталь. Вместе с ранеными офицерами «Орла» попал в госпиталь и я. Здоровых офицеров и матросов отправили в карантинный изолятор, а затем далее на юг Японии, в лагерь военнопленных.

После годового пребывания и работы на «Орле» еще с Кронштадта, я простился с палубой этого корабля, чтобы уже никогда не вступать на нее.

Начиналась новая глава жизни.

Глава XXXVI. В госпитале Майдзуру

20 мая. Все офицеры, находящиеся в госпитале Майдзуру, получили разрешение послать через французское посольство телеграммы и короткие письма в Россию своим родным.

Я послал родителям телеграмму и короткое письмо с сообщением, что нахожусь в госпитале, пока срастется ахиллово сухожилие левой ноги, поврежденное еще до боя при погрузке угля.

25 мая. Жизнь в госпитале вошла уже в определенную колею. Для 11 офицеров «Орла» отведена огромная чистая палата, занимающая весь верхний этаж двухэтажного деревянного барака. В нижнем этаже размещены 24 человека раненых матросов из команды «Орла».

Почти все раненые подают надежды на скорое выздоровление. Наиболее тяжело положение нашего второго артиллериста лейтенанта Гирса, который настолько обгорел при воспламенении патронов в 6-дюймовой башне, что лишился кожных покровов всей верхней части тела. Доктора сказали нам, что он не выживет.

Из других раненых наиболее серьезно пострадали башенные командиры: лейтенант Славинский из левой носовой 6-дюймовой башни и мичман Щербачев, командовавший 12-дюймовой кормовой башней. Оба получили попадания мелких осколков в глаза через прорези в колпаках башенных командиров, а также контузии и ранения в голову. По мнению докторов, обоим придется удалить по одному раненому глазу.

Японцы приносят нам свои газеты я переводят все сведения, касающиеся нашей эскадры и участи отдельных кораблей. От них мы узнали, что командующий эскадрой адмирал Рожественский с его штабом был взят в плен на миноносце «Бедовый» 15 мая и уведен в Сасебо. Сам адмирал тяжело ранен в голову с повреждением черепа. Того навестил его в госпитале. В ночь с 14 на 15 мая погиб от минных пробоин со всем экипажем броненосец «Наварин». Броненосец «Сисой Великий» и крейсер «Нахимов» затонули у островов Корейского пролива от артиллерийских и минных пробоин. Команды их спасены. «Мономах», ночью подбитый миной, добрался до острова Цусима и там затонул, успев высадить команду на берег. Броненосец «Адмирал Ушаков», крейсера «Светлана» и «Дмитрий Донской» были потоплены 15 мая в одиночку после жаркого артиллерийского боя. Часть их команды подобрана на воде японскими судами. Транспорт «Корея», буксир «Свирь» и миноносец «Бодрый» ушли после боя в Шанхай.

Что касается адмирала Энквиста, то он отступил ночью 14 мая с крейсерами «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» на юг и 21 мая пришел в Манильскую бухту на Филиппинских островах. Вероятно, этот отряд будет разоружен. До Владивостока дошел самый слабый из всех крейсеров — «Алмаз», в свое время строившийся в качестве яхты для наместника адмирала Алексеева.

Миноносцы «Бравый» и «Грозный» также добрались до русского порта. «Буйный» был потоплен самими русскими в море, «Быстрый» уничтожен попаданием тяжелого снаряда в бою 14 мая, «Бедовый» взят в плен с Рожественским.

В бою также были потоплены вспомогательный крейсер «Урал», транспорт-мастерская «Камчатка», буксир «Русь», большой транспорт «Иртыш». Ушел транспорт «Анадырь», и его местонахождение пока неизвестно. Крейсер «Изумруд» дошел до русских берегов и затопился в бухте Святого Владимира. Госпитальные корабли «Орел» и «Кострома» приведены в Сасебо, и вопрос о них еще не решен.

Таким образом, русская эскадра, вступившая в Цусимский пролив в количестве 38 вымпелов, понесла следующие потери.

Из пяти современных броненосцев «Суворов», «Александр III», «Бородино» и «Ослябя» потоплены японской артиллерией; «Орел» взят в плен.

Из трех броненосцев береговой обороны «Апраксин» и «Сенявин» взяты в плен, «Адмирал Ушаков» потоплен в бою артиллерией. Из трех устарелых броненосцев «Наварин» и «Сисой Великий» потоплены минами, «Николай I» взят в плен. Из трех

старых броненосных крейсеров «Нахимов» и «Мономах» потоплены минами, «Дмитрий Донской» — артиллерией.

Из пяти бронепалубных крейсеров «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» ушли в нейтральный порт и разоружились, «Светлана» потоплена в артиллерийском бою, «Изумруд» затонул у русских берегов.

Из девяти эскадренных миноносцев 5 потоплено, 1 взят и плен, 1 разоружился, 2 прорвались во Владивосток. Вспомогательный крейсер «Урал» потоплен. Транспорт-мастерская «Камчатка» потоплен. Из трех транспортов «Иртыш» потоплен, «Корея» разоружился, «Анадырь» ушел.

Буксиры «Русь» потоплен, «Свирь» разоружился. Госпитальные суда «Орел» задержан, «Кострома» отпущен.

Таким образом, из 38 кораблей потоплены 21, разоружились 6, взяты в плен 5, прорвались 3, ушли 1, задержаны 2.

Глава XXXVII. Посещение госпиталя Кеннаном

29 мая. Монотонность госпитальной жизни после привычки к корабельной службе начинает всех тяготить. Отсутствие служебных обязанностей, книг и русских газет заставляет коротать время в беседах. В сумерки вся наша группа, кроме Гирса, собирается на койках лейтенантов Славинского и Шамшева и здесь до сна проводит несколько часов в разборе событий роковых дней 14–15 мая. Восстанавливая все стадии боя, выясняя обстановку и подробности, мы пытаемся разобраться в причинах поражения нашей эскадры и строим прогнозы последствий этого боя для развития военных флотов.

Близость заключения мира после Цусимы стала несомненной. Об этом говорят все японские газеты.

Наиболее злободневным для всех офицеров, попавших в плен после сдачи кораблей, является вопрос: как будет воспринят современной Россией этот беспримерный в истории русского флота факт и какая участь ожидает сдавшихся? Все согласны с тем, что тот или иной поворот дела и его освещение будут прежде всего зависеть от общественных настроений.

Несомненно, оппозиционные и радикально настроенные круги общества будут стремиться на примере Цусимы вскрыть пороки существующей в России системы правительственной власти, которые приводят к подобным катастрофам. В частности, по вопросу организации флота критика прежде всего будет направлена против деятельности центральных учреждений морского ведомства, подготовивших Цусиму. Что же касается личного состава эскадры, то едва ли по отношению к нему

общество займет позицию обвинителей и скорее будет считать его жертвой общей негодной системы правительственной власти и военного командования.

Зато правительственные круги и, в особенности, сухопутные адмиралы, сидящие «под золотым шпилем», будут стремиться сделать эпизод сдачи отряда Небогатова центральным моментом всей трагедии флота.

Из японских источников мы знаем, что адмирал Рожественский получил из России очень милостивую «высочайшую» телеграмму с выражением соболезнования по поводу его ранения, а Небогатов, пославший донесение о бое и причинах, поведших к сдаче, никакого ответа не получил. Все эти обстоятельства снова пробудили напряженный интерес к развитию политических событий, происходящих в России.

Вчера произошло одно событие, которое приоткрыло нам завесу на многое, до этого времени остававшееся неизвестным. После обеда, когда мы по обыкновению собрались в углу палаты на койках Славинского и Шамшева и восстанавливали в памяти разные моменты боя, к нам вошел японский переводчик в сопровождении высокого, седого, чисто выбритого красивого старика европейской наружности. Он обратился к нам на довольно чистом русском языке и заявил, что с разрешения японских властей приехал посетить русских пленных в качестве американского консула в Японии и осведомиться, не может ли он быть чем-либо нам полезен.

Обрадовавшись получить ответы на ряд вопросов, мы воспользовались случаем узнать то, что оставалось от нас скрытым. Японский переводчик ушел и оставил нас одних, так что беседа сразу стала непринужденной.

Прежде всего американскому консулу задали вопрос: где он научился так правильно говорить по-русски? Он сообщил, что много лет назад в качестве журналиста жил в России.

От него мы узнали о судьбе многих наших товарищей с эскадры, так как консул уже успел побывать в других лагерях военнопленных. Он сказал о предполагаемых шагах к мирному посредничеству со стороны американского президента Рузвельта. Кто-то из офицеров пожаловался, что мы не имеем русских газет, он сказал, что постарается нам достать некоторые материалы, так как у него есть приятель, который получает русские издания.

Когда он уходил, мы спросили его имя. Он назвал себя Кеннаном. Тогда мне стало ясно, с кем мы говорили. Я вспомнил его книгу «Сибирь и ссылка» в нелегальном русском переводе, которую я читал в училище еще три года назад. Роль Кеннана, осветившего своей книгой перед Западной Европой и Америкой

зверскую внутреннюю политику царского правительства в первые годы царствования Александра III, мне была достаточно известна. Эта книга пролила свет на героическую борьбу революционеров в России против тирании и вызвала волну сочувствия на Западе. Обо всем этом я рассказал после ухода Кеннана своим товарищам.

5 июня. Вчера скончался Александр Владимирович Гирс, С глубокой скорбью проводили мы на кладбище нашего боевого товарища и общего любимца. Он был выразителем единства и сплоченности нашей корабельной кают-компании и пользовался всеобщим уважением и любовью как офицеров, так и команды. Прекрасно образованный моряк, беззаветно преданный морскому делу, он в то же время совершенно не имел дворянской спеси, столь свойственной некоторым морским офицерам. Он особенно умело подходил к команде, сближался с матросами, понимал их психологию и в корабельной обстановке всегда был их защитником. За время похода в исключительно тяжелых условиях он более всех сделал, чтобы скрасить команде беспросветность и тоску монотонной изнуряющей службы, и всегда старался пробудить в матросах сознательное отношение и интерес к морскому делу.

Никто не отдавал так много времени беседам с командой, как Гирс. На корабле он собирал все русские прочитанные газеты и передавал их на бак. Команда чувствовала в нем не начальника и офицера, а близкого товарища и друга. Он был носителем лучших традиций товарищеской солидарности и, взаимной поддержки на службе и в жизни. Все наши раненые матросы и офицеры проводили его до места успокоения. Последний почетный ружейный салют отдал ему японский караул. Товарищи послали печальную весть его родным, а оставшиеся у него личные письма и фотографии собрали для пересылки на Родину.

Его мужество в бою и геройское поведение навсегда останутся в нашей памяти как образец доблести морского офицера.

Около 4 часов дня 14 мая «Орел» попал под сосредоточенный огонь по правому борту. В боевой рубке был в третий раз ранен старший артиллерист Шамшев. Он стал вызывать на смену кого-либо из командиров башен. Был вызван второй артиллерист Гирс из правой носовой 6-дюймовой башни, которая должна была вести пристрелку при переходе огня на правый борт. При первых же попаданиях неприятельских снарядов в правый борт воспламенились от проникших в башню горячих осколков заряды в кранцах башни. Все люди в башне обгорели. Гирс сам открыл дверь башни и отправил всю обожженную прислугу в

операционный пункт, потушил пожар в башне, произвел из заряженных орудий два выстрела и отправился по вызову в боевую рубку. На мостик ему пришлось лезть по запасному штормтрапу, так как постоянные трапы уже были снесены взрывами снарядов. В это время под мостиком от разрыва снаряда воспламенился подвешенный там огромный парусиновый пластырь, и Гирса охватило пламенем. Когда он вошел в рубку, на нем горело все. Он успел только сказать: «Есть, лейтенант Гирс!» Сигнальщики потушили горевшую на нем одежду. Гирс настолько пострадал при этих двух пожарах, что пришлось немедленно отправить его в операционный пункт.

Вместо Гирса был вызван третий артиллерист — лейтенант Рюмин из левой кормовой башни. Он был контужен, но ранений не имел. С его приходом Шамшев мог спуститься на перевязку.

Год совместной службы на «Орле» сплотил всех членов кают-компании, независимо от разности характеров, вкусов и политических взглядов, и Гирс был носителем этого единства.

Кеннан посетил нас еще раз. Он сообщил, что в Кобе издается на русском языке журнал «Япония и Россия», специально рассчитанный на находящихся в Японии русских пленных.

Офицеры сказали Кеннану, что им известна его книга о царских тюрьмах в России и его поездка по России. Просили поделиться впечатлениями о России и людях того времени, с которыми ему приходилось встречаться. Кеннан очень оживился и стал говорить более откровенно. В его политических взглядах был виден человек, ненавидящий деспотизм и военщину. Дух Франклина, Вашингтона и Линкольна, очевидно, создал свою традицию среди лучшей и передовой американской интеллигенции. В заключение он сказал, что был бы рад видеть Россию республикой. На выраженное Никоновым сомнение, подготовлена ли к этому Россия, он горячо ответил, что к республиканской форме правления не надо дорастать, так как она сама является обязательной предпосылкой роста. «Разве Соединенные Штаты стояли по культуре выше, чем современная Россия, когда в Северной Америке была провозглашена республика?»

На прощание Кеннан сказал, что с многими русскими он был связан узами искренней дружбы и уважения, а поэтому чувствует горячие симпатии к русскому народу и не мог оставаться равнодушным к судьбе русских пленных, перенесших столь исключительные испытания. При этом он добавил, что давно состоит членом «Общества друзей русской свободы».

17 июня. Прошел первый месяц нашей жизни в госпитале Майдзуру. На днях в Майдзуру заходил один из легких японских

крейсеров. Его командир с группой офицеров пришел навестить нас в госпиталь. Он хорошо говорил по-английски, и мы с ним долго беседовали об обстановке Цусимского боя. Японский командир сообщил нам много интереснейших подробностей. Между прочим он сказал, что стрельба наших кораблей была вовсе не так плоха, как мы, может быть, думаем, судя по результатам боя. Несколько японских судов принуждено было выходить из строя вследствие полученных ими повреждений и идти в ближайшие базы для срочных исправлений. «Миказа» и «Ниссин», бывшие — один головным, другой — концевым кораблем в колонне броненосцев, получили тяжелые повреждения. При других снарядах, с большей взрывной силой, результат боя мог быть совсем иной. Большинство тяжелых русских снарядов пробивало оба тонких борта не разрываясь и улетало за борт. Но при ударе о броню они давали взрыв и причиняли большие разрушения. Такое повреждение было причиной выхода из строя броненосного крейсера «Асама», получившего сквозную пробоину в корме в броневом поясе у ватерлинии. Легкие крейсера «Касаги», «Идзуми» и «Такачихо» тоже выходили из строя. На «Касаги» была затоплена одна кочегарка вследствие пробития скоса броневой палубы, что заставило его уйти в базу для срочного исправления. Вместе с тем японский командир выразил крайнее удивление по поводу стойкости наших броненосцев, остававшихся в строю, даже получив столь тяжелые и многочисленные повреждения, как «Орел». По сведениям японцев, этот броненосец получил до 40 попаданий 12-дюймовых фугасных снарядов и до 100 снарядов 6-дюймового и 8-дюймового калибров. Очевидно, погибшие броненосцы того же типа «Суворов», «Александр III» и «Бородино» понесли еще большие повреждения, выдержав напряженный артиллерийский бой более пяти часов.

27 июня. Наша поправка идет успешно. Мы выходим на прогулки вокруг госпиталя. Местность красивая, а бухта военного порта со всех сторон укрыта горами и имеет узкий вход с моря, подобно Порт-Артуру.

Посередине бухты стоит на якорях наш «Орел», обращенный к нам левым бортом. Он прекрасно виден с верхнего этажа госпиталя, и я имел возможность точно зарисовать все наружные пробоины корпуса. Сделав по памяти общий чертеж броненосца, я на основании наблюдений, записей и рассказов участников боя смог отметить все попадания снарядов в оба борта. Установив калибр снарядов, я собрал все данные о полученных пробоинах. Этот чертеж с отметками калибра снарядов и момента попаданий дал возможность последовательно восстановить картину участия

в бою нашего броненосца. Далее, шаг за шагом, при участии офицеров, находившихся в боевой рубке и в башнях, мы смогли к концу месяца составить полную схему боя главных сил и вскрыть его этапы. Получилось описание всех боевых действий нашей эскадры в Цусимском бою, что вскрыло ошибки нашего командования и маневры неприятеля. Исходя из фактических данных, мы смогли сделать обоснованные выводы о причинах нашего разгрома и тех возможностях, которые не были использованы эскадрой в бою.

Японцы в порту ведут разгрузку и очистку «Орла» от всего лома в результате разрушений артиллерийскими снарядами и от грязи, накопившейся за время похода. При этом вскрылось, что за легкими щитами бортовой изоляции по батарейной и верхней палубам накопилось огромное количество угольной пыли. При ударах снарядов в броню батареи эта пыль поднялась в воздух по всему кораблю и покрыла все предметы, приборы и лица людей. В бою казалось, что происходит напряженная угольная погрузка, так как все раненые попадали в операционный пункт совершенно черными от осевшей на них угольной пыли. Затем эта пыль при тушении пожаров превратилась в слой липкой черной грязи, покрывшей палубы.

Со слов японцев можно было заключить, что корабль получил несколько подводных повреждений наружной обшивки, пробитой осколками ниже броневого пояса при разрывах снарядов на воде. Некоторые броневые плиты сдвинулись со своих мест при попадании тяжелых снарядов в ватерлинию, болты дали течь, и вода проникла в коридоры позади брони. Вследствие этих повреждений часть наружных бортовых отделений была заполнена водой.

При разборке кают были собраны личные вещи офицеров и возвращены владельцам, оказавшимся среди раненых. Моя каюта была разрушена взрывом 8-дюймового снаряда. Все вещи и книги погибли. Уцелел только чемодан, сданный перед боем в шхиперскую. В нем сохранилась часть моих путевых заметок в тетрадях, немного белья и две книги. В числе книг я уложил первый том «Капитала» Маркса, приобретенный еще в Либаве накануне ухода в плаванье. За поход я не успел изучить его и теперь на досуге снова засел за штудирование.

Начинаем получать от своих родных из России письма и телеграммы. Первую телеграмму через французское консульство с запросом о моем здоровье я получил вскоре после поступления в госпиталь. На днях пришла вторая, с сообщением о высылке на мое имя перевода в 100 иен.

Один из раненых офицеров уже получил первое письмо из

России. Это был наш праздник, так как вести с Родины, не исключая дел личных, всегда делаются общим достоянием.

Недавно из японских газет мы узнали, что бурные события разразились в нашем Черноморском флоте. Произошло революционное восстание на лучшем корабле Черного моря — «Князь Потемкин Таврический». Он был захвачен восставшей командой, командир и часть офицеров перебиты, а корабль ушел в Румынию, где был покинут командой. Румынское правительство возвратило корабль России. Факт захвата корабля восставшей командой является беспримерным в истории русского флота. Но мы не удивлены этим событием после всего, что происходило на наших кораблях 2-й эскадры за время похода. В то же время ясно, что изолированный корабль, без связи с организованными революционными силами на берегу, не мог быть использован одной командой для дела революции. Как боевая единица революционный корабль также нуждается в руководстве опытного командного состава и в связи с политическими центрами, а также в обслуживании береговыми базами.

Глава XXXVIII. Разбор хода боя и причин поражения

10 июля 1905 г. Прошло свыше полутора месяцев после разгрома нашей эскадры в Цусимском бою. За этот срок все обстоятельства боя удалось установить достаточно точно. Остается только окончательно занести на бумагу все изученные факты, чтобы сохранить для дальнейшего уточнения и дополнения. Поэтому возвращаюсь к изложению всего, что произошло в бою 14–15 мая, основываясь на наблюдениях офицерского состава броненосца «Орел», опубликованных данных японского командования и сообщениях японской печати.

14 мая 1905 г. 4 часа утра. Перед встречей с противником. С первыми проблесками рассвета рассеялось нервное напряжение ожидания атаки неприятельских миноносцев. Видимо, эскадра еще не вступила в расположение неприятельского флота и не открыта его передовыми разведками. Всю ночь наши аппараты беспроволочного телеграфа принимали непонятные знаки, показывавшие, что идут спокойные переговоры между семью кораблями в расстоянии нескольких десятков миль.

Мы вступаем в Цусимский пролив, сохраняя походный строй двух кильватерных колонн боевых кораблей с транспортами и миноносцами между ними. Головными идут «Суворов» и «Николай I». Впереди в нескольких кабельтовых впереди главных сил выстроились три разведчика — «Светлана», «Алмаз» и «Урал»; на траверзе флагманских кораблей с флангов держатся «Жемчуг»

и «Изумруд». На раковинах эскадры идут два госпитальных корабля «Орел» и «Кострома».

Волнение 3–4 балла, ветер зюйд-вест.

В 6 час. 45 мин. справа немного позади траверза показался легкий неприятельский крейсер, по силуэту — «Идзуми» (3 тысячи тонн). Он лег на параллельный курс с эскадрой в расстоянии 50–60 кабельтовых.

Около 7 час. 30 мин. по сигналу адмирала орудия правого борта и кормовая 12-дюймовая башня наведены на «Идзуми». Расстояние по дальномеру — 55 кабельтовых. Но без разрешения адмирала наши корабли огня не открывают, а быстроходные крейсера не делают никаких попыток наказать дерзкого смельчака, который не мог бы скрыться в случае атаки на него. Он идет параллельным курсом, временами скрываясь в утреннем тумане, и все время телеграфирует. Ввиду запрещения адмирала никаких мер с нашей стороны не принимается, чтобы перебить сильной искрой донесения разведчиков своему командующему о составе, курсе и походном строе наших сил.

Так как Того с главными силами, очевидно, находится впереди по курсу и ожидает нас в самом узком месте пролива, то встречу можно ожидать только после полудня.

В 9 час. 45 мин. слева впереди на расстоянии 60–70 кабельтовых появился отряд судов береговой обороны: «Чин-Иен» и три крейсера типа «Матсушима». Они также легли на параллельный курс и стали обгонять нашу эскадру. Пробита боевая тревога. Орудия левого борта и носовая 12-дюймовая башня наведены на этот отряд.

Около 10 часов по сигналу адмирала правая боевая колонна увеличила ход до 11 узлов, чтобы обогнать левую и принять ее в кильватер, перестроив походный строй в боевой.

Хвостовому кораблю левой колонны «Мономаху» приказано перейти на правую сторону и отогнать «Идзуми», который упорно сопровождает эскадру, наблюдая ее действия. Его наглость вызывает раздражение на всей эскадре. Достаточно одного хорошего залпа из крупных орудий, чтобы его подбить, а затем быстро уничтожить, так как поддержку главных сил он получить не сможет. Однако адмирал демонстрирует «презрение к врагу», не желая растрачивать снаряды против назойливого разведчика. Отряд береговой обороны с «Чин-Иен» во главе постепенно скрывается впереди, обгоняя нас.

В 10 час. 30 мин. на «Орле» дан отбой, команде выдано вино и обед повахтенно на своих местах согласно боевому расписанию. Офицеры в последний раз перед боем собрались в адмиральской столовой за обеденным столом.

Ввиду полной очевидности, что бой неизбежен, по приказанию командира выброшена за борт последняя часть деревянной отделки рубок, заблаговременно снятой с места. Старший офицер приказал офицерам сдать свои вещи на хранение в шхиперскую, чтобы не остаться без всего после боя, так как каюты будут разрушены.

В 11 часов, в то время когда в кают-компании еще продолжался обед, слева почти на траверзе в 50–60 кабельтовых показался отряд из четырех быстроходных крейсеров адмирала Дева: двух двухтрубных, судя по силуэтам — «Читозе» и «Касаги», и двух трехтрубных — «Ниитака» и «Тсушима». Крейсера также легли на параллельный курс и стали сближаться с эскадрой. В это время еще можно было рассмотреть впереди во мгле отряд «Чин-Иен».

Наша правая колонна, достаточно продвинувшись вперед, повернула по сигналу адмирала «вдруг» на два румба влево, чтобы заступить в голову левой колонны. Хвостовые суда правой колонны «Сисой», «Наварин» и «Нахимов» во время маневра заметно отстали и затянули перестроение.

В это время, около И час. 15 мин., грянул случайный выстрел из левой средней 6-дюймовой башни «Орла» по головному крейсеру, на который была наведена башня.[20] Расстояние — 39 кабельтовых. Этот выстрел был воспринят остальными кораблями как сигнал для открытия огня. Немедленно открыли энергичную стрельбу из 10-дюймовых орудий хвостовые броненосцы 3-го отряда «Сенявин», «Ушаков» и «Апраксин», находившиеся ближе всего к неприятелю, на расстоянии около 32 кабельтовых.

Вместе с офицерами «Орла» я вышел на ют корабля, чтобы видеть завязку боя.

Снаряды кораблей 3-го отряда сразу стали ложиться очень хорошо. С командного мостика передали, что наблюдалось одно попадание в флагманский крейсер. Вслед за 3-м отрядом открыл огонь «Ослябя», когда обошел головного левой колонны «Николая».

Неприятель сразу стал отвечать. Его снаряды ложились впереди «Орла»; видимо, стрельба велась по «Суворову». Попаданий не было. Перестрелка продолжалась около десяти минут. Затем неприятельские крейсера повернули «вдруг» влево и стали быстро удаляться. С наших кораблей огонь был сразу прекращен по сигналу адмирала: «Не бросать даром снарядов».

Артиллеристы были крайне разочарованы, что адмирал и на этот раз отказался от возможности уничтожить отряд противника до столкновения с главными силами. Если бы наши боевые корабли дали несколько залпов из 10– и 12-дюймовых орудий по

легким крейсерам со столь незначительной дистанции, а затем быстро атаковали их, то, несомненно, отряд крейсеров был бы легко уничтожен. Этот авангардный бой с легкими силами противника дал бы нам возможность развернуть силы эскадры и послужил бы хорошей репетицией к бою с главными силами Того. Возможно, что для поддержки попавших в беду своих крейсеров втянулись бы в бой раньше времени ближайшие японские отряды. Отряд кораблей «Чин-Иен», как ближайший к месту авангардной стычки, должен был бы поспешить на выручку адмирала Дева. В результате вспомогательные силы противника оказались бы существенно ослаблены до генерального боя. Это уже не было бы «бесполезной растратой» снарядов. Все равно, со всеми этими кораблями пришлось иметь дело через несколько часов, когда они безнаказанно нападали на наш тыл.

Но Рожественский в своей тактике пренебрежения к противнику не дал развернуться боевой инициативе наших отрядов и кораблей и предпочитал удерживать все свои корабли в едином негибком строю, централизуя командование и подчиняя флагманов и командиров только своим сигналам и директивам.

В 11 час. 40 мин. правая колонна заняла головное положение и легла на прежний курс. 1-е отделение миноносцев и крейсера «Жемчуг» и «Изумруд» перешли на правый фланг, держась на траверзе 1-го броненосного отряда. 2-е отделение миноносцев отошло к хвосту колонны, а крейсера с транспортами несколько отделились от главных сил и держались в тылу.

В 12 часов на «Орле» управление кораблем перешло в боевую рубку. По сигналу адмирала эскадра изменила курс, взяв направление прямо на Владивосток — норд-ост 23°.

В 12 час. 20 мин. — сигнал с «Суворова»: «1-му и 2-му броненосному отряду повернуть последовательно на 8 румбов вправо. Иметь 11 узлов ходу».

Следуя движению головного, 1-й броненосный отряд стал поворачивать последовательно вправо под прямым углом к курсу всей колонны. В 12 час. 25 мин. — «2-му броненосному отряду отменительный». В 12 час. 30 мин., когда строй эскадры представлял из себя букву «Г» с четырьмя броненосцами 1-го отряда, выстроенными вправо под прямым углом, — сигнал адмирала: «1-му броненосному отряду повернуть последовательно на 8 румбов влево».

Когда начался поворот, «Александр» пошел в кильватер «Суворову», выполняя поворот последовательно. «Бородино» начал было ворочать влево одновременно с «Суворовым», т. е. как бы намереваясь повернуть «вдруг», что соответствовало бы построению всего 1-го отряда в строй фронта, имея на левом

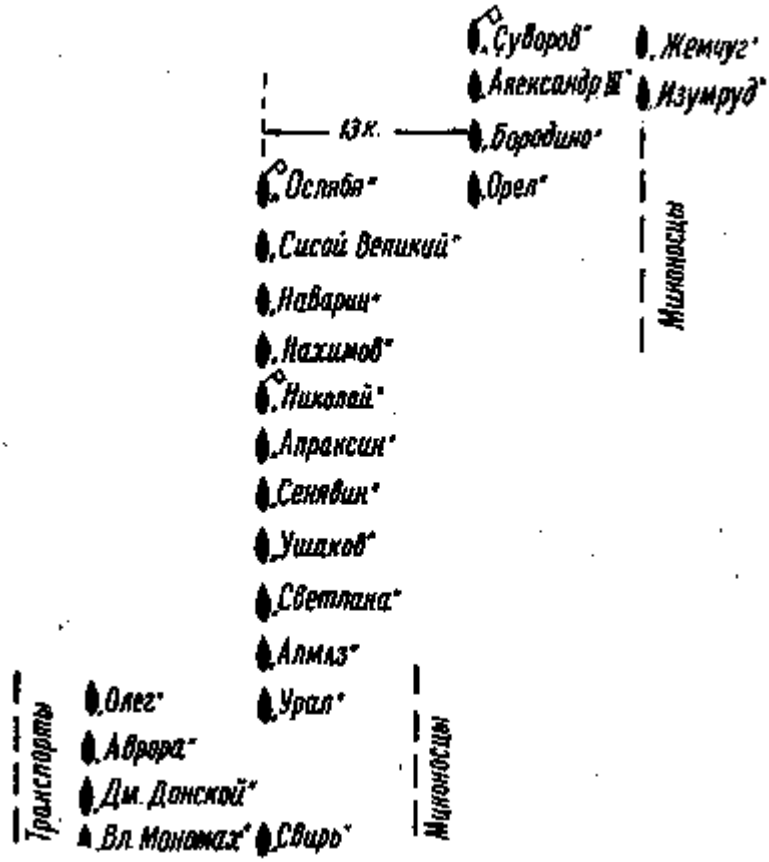
фланге «Ослябя». «Орел» одно мгновение колебался, выполнить ли поворот последовательно или «вдруг».

Все походные учения эскадры говорили за то, что адмирал имел в виду встретить неприятеля строем фронта, который был выгоден новым броненосцам благодаря расположению их 6-дюймовой артиллерии в башнях с обстрелом по носу.

Командир «Орла» первоначально отдал приказ делать поворот влево «вдруг» для перехода всего отряда в строй фронта, думая, что сигнал разобран неверно. Однако сигнал был проверен вахтенным начальником лейтенантом Славинским, младшим штурманом лейтенантом Ларионовым и вахтенным офицером мичманом Щербачевым. Командир, убедившись, что сигнал «Суворова» требовал поворота последовательно, приказал следовать за «Александром». «Бородино», слегка вильнув, сейчас же привел на курс последовательного поворота. Весь поворот 1-го отряда был выполнен «последовательно», против чего адмирал не сделал никаких новых распоряжений или исправлений.

К часу дня 1-й отряд выстроился отдельной кильватерной колонной в 13 кабельтовых справа от 2-го и 3-го отрядов и лег на старый курс норд-ост 23°. После перестроения «Ослябя» оказался на траверзе «Суворова», но 1-й отряд, имея 11 узлов хода, постепенно обгонял левую колонну с головным «Ослябя».

К 1 часу 20 мин. «Ослябя» был уже на траверзе «Орла». Тогда 1-й отряд с «Суворовым» во главе уменьшил ход до девяти узлов и пошел параллельной колонной справа впереди 2-го и 3-го отрядов.



Строй эскадры в 1 час. 20 мин.

На «Орле» в 1 час 20 мин. была дана побудка команды, которая по боевому расписанию спала на своих местах, и выдан чай.

Врачи спустились в операционный пункт, расположенный на нижней броневой палубе за главным броневым поясом у сходного трапа со спардека, по которому должна была происходить подача раненых сверху. При операционном пункте было назначено место пребывания всех прикомандированных к нему. Здесь должны находиться флагманский обер-аудитор Добровольский, священник отец Паисий и я, еще принужденный двигаться на костылях. Баталер Новиков зачислен в помощь санитарам и находится в помещении вблизи операционного пункта.

Рядом на нижней палубе за переборкой в отсеке машинной мастерской помещен трюмно-пожарный дивизион с трюмным механиком Румсом и мичманом Карповым. На них лежит работа по тушению пожаров, исправлению повреждений, заделке пробоин и выпрямлению крена.

Все люди размещены за прикрытиями. Наблюдать за эскадрой и появлением неприятеля могут только находящиеся в боевой рубке и на командном мостике или отчасти из носовых орудийных башен. Прислуга легкой противоминной артиллерии — вся в батарейной палубе и должна выбегать на мостик к скорострельным 47-миллиметровым орудиям лишь по сигналу «минная атака».

Цусимский бой. Завязка генерального сражения

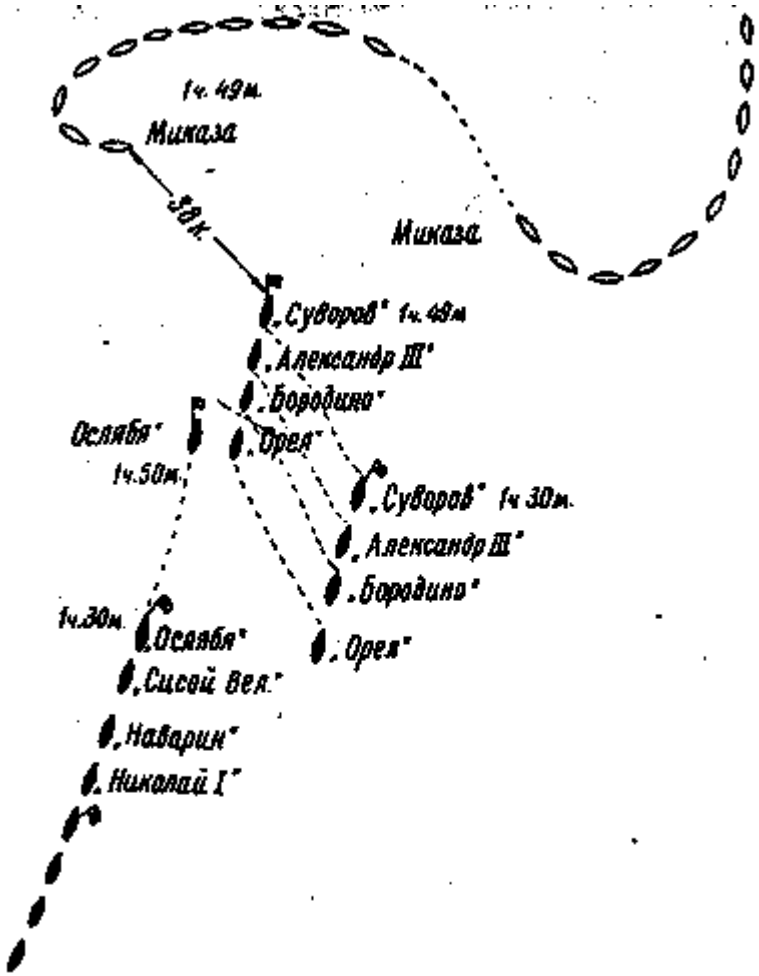
Первый период боя. В 1 час 30 мин. пополудни из мглы справа по носу показались главные силы неприятельского флота в расстоянии 60–70 кабельтовых, шедшие со скоростью не менее 16 узлов в строе кильватера. Головным был «Миказа» под флагом адмирала Того, за ним следовали броненосцы «Шикишима», «Фуджи», «Асахи» и броненосные крейсера «Кассуга» и «Ниссин». За первыми шестью кораблями шли шесть броненосных крейсеров: «Ивате» под флагом адмирала Камимура, а за ним «Идзумо», «Асама», «Токива» и «Адзума». Всего в одной кильватерной колонне — 12 боевых кораблей, как и в нашей боевой колонне, состоящей из трех отрядов броненосцев.

Пробили боевую тревогу. С «Суворова» сигнал: «Первому броненосному отряду иметь 11 узлов хода, семафор по линии. Иметь 68 оборотов».

В 1 час 32 мин. сигнал: «2-му броненосному отряду вступить в кильватер 1-му броненосному отряду».

Все люди — на местах по боевому расписанию в ожидании сигнала к открытию огня.

Неприятель, пересекая наш курс, начал склоняться влево от нас, как бы желая вступить в бой на контур-курсах. За броненосными крейсерами показались легкие крейсера с адмиралом Дева на «Касаги», с которыми мы уже имели утром короткую перестрелку. Они шли отдельным отрядом справа от главных сил и прикрываясь ими.



Завязка боя. Положение противника в 1 час 30 мин. и в 1 час 40 мин.

В 1 час 40 мин., когда курс неприятельской колонны определился, «Суворов» повернул на четыре румба влево, а за ним последовательно три остальных броненосца 1-го отряда, чтобы снова перестроиться в одну кильватерную колонну, отказавшись от самостоятельных действий, какие, видимо, адмирал первоначально предполагал, выстроив 1-й отряд отдельной колонной. «Суворов», не дойдя немного до курса левой колонны, повернул вправо и лег на старый курс, уменьшив ход до 9 узлов.

1-й отряд, идя всего на два узла скорее левой колонны по диагонали к ней, не успел своевременно продвинуться вперед и занять положенное ему место в голове эскадры. Это успели выполнить только «Суворов» и «Александр». «Бородино» и «Орел», идя за адмиралом, который сбавил ход до 9 узлов, также

принуждены были уменьшить скорость.

Между тем левая колонна с «Ослябя» во главе должна была сбавить ход до самого малого, чтобы пропустить «Бородино» и «Орел». «Ослябя» остановился бортом к неприятелю и поднял шары на фока-рее. Строй нашей эскадры был совершенно нарушен, и корабли частично сбились в кучу.

Таково было положение нашей эскадры в 1 час 50 мин. В этот ответственный период, определивший взаимное расположение двух противопоставленных друг другу эскадр в момент завязки боя, адмиралом Рожественским были допущены следующие чреватые последствиями ошибки в эволюциях эскадры.

1. Отделен от боевой колонны 1-й отряд и построен отдельной параллельной колонной справа впереди эскадры. Такое построение оказалось бесцельным, так как далее адмирал сам спешно отказался от него и перестроил эскадру в одну боевую колонну уже в виду неприятеля, расстроив этим построение своей эскадры.

2. Если бы адмирал имел в виду построить эскадру строем фронта в составе 1-го и 2-го отрядов или только выстроив 1-й отряд впереди эскадры, то это имело бы серьезное значение. Но адмирал допустил второй поворот 1-го отряда «последовательно», чем сразу нарушил целесообразный маневр создания фронта сильнейших кораблей впереди эскадры. Если поворот «последовательно» был результатом ошибки при поднятии сигналов, то адмирал должен был сделать правильное перестроение, для чего было достаточно времени.

3. Определив, что противник режет курс эскадры и переходит налево, адмиралу следовало вести 1-й отряд на старый курс строем пеленга со скоростью не менее 14 узлов, чтобы проскочить впереди «Ослябя». Простой арифметический расчет убеждает, что при расстоянии в 13 кабельтовых между двумя колоннами разность скоростей в 2 узла (9 и 11 узлов) не могла обеспечить достаточное опережение 1-го отряда, чтобы своевременно проскочить впереди левой колонны.

4. «Суворов», выйдя на курс норд-ост 23°, сразу снизил ход до 9 узлов, когда «Бородино» и «Орел» еще не зашли вперед «Ослябя», что и заставило «Ослябя» круто застопорить машины. Это вызвало расстройство в колонне 2-го и 3-го отрядов.

В это время неприятельская колонна, первоначально направлявшаяся контр-курсом с нашей эскадрой по ее левому борту, неожиданно начала поворачивать впереди траверза «Суворова», последовательно ворочая на нас, следуя за «Миказа». Головной флагманский корабль противника сделал полный поворот на 16 румбов (или на 180°), т. е. на обратный курс, и

пошел полным ходом параллельно нашей колонне несколько сближающимся курсом.

Было видно, как все японские корабли, следуя за «Миказа», описывали циркуляцию приблизительно на траверзе «Суворова» и кренились, проходя через точку поворота. На время последовательного поворота строй неприятеля сдвоился, образовав полную петлю.

«Суворов» в 1 час 49 мин., немного не дойдя до курса, открыл огонь и поднял сигнал «единица», что означало: бить по головному неприятельской колонны. Вслед за «Суворовым» стали открывать огонь и другие корабли 1-го отряда.

«Орел», обойдя стоявшего «Ослябя», открыл пристрелку из левой носовой 6-дюймовой башни по «Миказа», который к этому времени уже продвинулся впереди, траверза «Суворова». Дистанция по дальномеру — 55 кабельтовых. Неприятель стал отвечать на одну минуту позже «Суворова» после циркуляции и сразу открыл огонь по «Ослябя», который в этот момент не имел хода и стоял к неприятелю бортом.

Остальные японские корабли, описывая циркуляцию, открывали огонь в точке поворота, сосредоточивая огонь на «Ослябя» с дистанции, определенной пристрелкой передних кораблей.

Около 2 часов дня наша эскадра выровняла свой строй и следовала за «Суворовым» со скоростью 9 узлов, а неприятель в составе 12 боевых кораблей шел слева ходом 15–16 узлов и стал быстро обгонять нас благодаря огромному превосходству в скорости.

Продвинувшись вперед, неприятель разделил свой огонь между двумя нашими флагманскими кораблями. Броненосцы били по «Суворову», а пять броненосных крейсеров, идя в кильватер за броненосным отрядом, стали расстреливать «Ослябя». Когда «Орел» обошел «Ослябя», то последний уже имел несколько больших пробоин в носу и на нем начинался сильный пожар на переднем мостике вокруг боевой рубки.

К 2 час. 05 мин. неприятельская колонна настолько опередила нашу, что четвертый корабль японской колонны «Асахи» был на траверзе «Суворова», а флагманский корабль «Миказа» вышел из угла обстрела кормовых башен «Орла». В то же время дистанция до него в 55 кабельтовых была слишком велика для наших 75-миллиметровых орудий. Поэтому из боевой рубки последовало приказание: 4-й группе и 75-миллиметровым орудиям стрелять по ближайшему судну. Им оказался восьмой корабль в колонне неприятеля — броненосный крейсер «Идзумо» типа «Ивате», шедший на траверзе «Орла» в расстоянии 32

кабельтовых.

В 2 часа 05 мин. «Суворов», уклоняясь от огня пристрелявшегося противника, склонился вправо на 2 румба, но в 2 часа 10 мин. привел на прежний курс норд-ост 23°.

Еще в начале боя с «Орла» был виден сильный взрыв в кормовой 12-дюймовой башне «Суворова», которым сорвало крышу башни и сбросило ее на ют.

Попадания в «Орла» начались вскоре после открытия огня противником. Сначала много снарядов ложилось между «Орлом» и «Ослябя», но затем «Ослябя» начал получать повреждения в нос, а «Орел» — в корму. Стреляли броненосные крейсера неприятеля из 8– и 6-дюймовых орудий.

Пристрелявшись, японцы развили полную интенсивность огня, сосредоточив его на «Суворове» и «Ослябя», которых они засыпали снарядами. Эти корабли несли ужасные повреждения и были объяты пламенем пожаров. По остальным кораблям нашей колонны в этот период боя японцы стреляли мало. Больше других страдал «Орел» от учащенного огня броненосных крейсеров.

В 2 часа 25 мин. «Ослябя» с разбитым бортом всей носовой части, с подводными пробоинами по ватерлинии в носу, разбитой и накренившейся 10-дюймовой носовой башней, с разрушенными носовыми казематами 6-дюймовых орудий и с громадным пожаром на носовом мостике и рострах выкатился из строя вправо, сев носом по клюзы и имея крен до 12°. Дифферент на нос у него был так велик, что из 12-дюймовой кормовой башни «Орла» мичман Щербачев видел весь ют «Ослябя» через его носовой мостик и ростры. Уходя в воду носом, корабль продолжал валиться на левый борт к неприятелю, и постепенно трубы его легли на воду, застилая клубами дыма поверхность моря. Команда «Ослябя» стала бросаться в воду. К гибнущему кораблю поспешили миноносцы «Буйный» и «Быстрый» и начали подбирать людей. «Ослябя» скрылся под водой через 10 минут после выхода из строя.

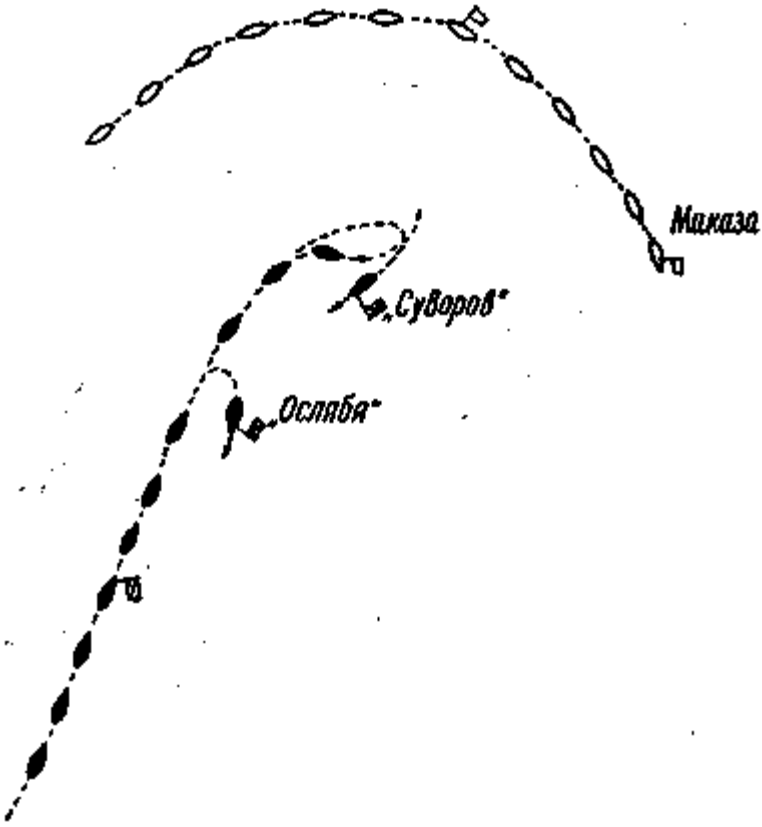
Неприятель заметил скучившиеся суда и открыл по ним учащенный огонь. Почти одновременно с «Ослябя» выкатился вправо из кильватерной колонны броненосец «Бородино». Он даже вне строя не прекращал огня и продолжал энергично стрелять из своей кормовой 12-дюймовой башни через корму «Орла». Он имел весьма заметный крен, но на нем не было крупных повреждений. На носовом мостике пылал большой пожар вокруг боевой рубки: горели койки, которыми на «Бородино» обложили снаружи броню боевой рубки. Эта защита от осколков оказалась предательской и явилась причиной большого пожара. Выход корабля из строя, видимо, произошел вследствие

случайного повреждения штурвала в самой рубке. Крен мог получиться или на циркуляции, или от затопления одного бортового отсека, пробитого осколками ниже броневого пояса. Исправив повреждение, «Бородино» через несколько минут вступил в строй на свое место в кильватер «Александру». В это время позади «Орла» после гибели «Ослябя» шел «Сисой Великий».

Около 2 час. 25 мин. наш старший артиллерист Шамшев убедился в полной невозможности продолжать обстрел «Миказа», в который стреляли четыре передних корабля нашей колонны, так что нельзя было различить всплески своих снарядов среди массы других, падавших у его борта. Вследствие пасмурной погоды и дыма всплески недолетов были видны весьма плохо, а перелеты скрывались за бортом. Попадания же ничем себя не обнаруживали. С разрешения командира весь огонь левого борта, включая и 12-дюймовые башни, был сосредоточен на броненосном крейсере «Идзумо», уже оказавшемся значительно впереди траверза «Орла». Были замечены два попадания из носовой 6-дюймовой башни у передней трубы крейсера. 12-дюймовый снаряд из кормовой башни попал под боевую рубку и разорвался под ней после удара о броню носовой башни. Наблюдался характерный разрыв нашего снаряда с ярким желтым дымом. На крейсере произошел пожар, он вышел из колонны и стал отходить. Расстояние до него скоро увеличилось до 40 кабельтовых.

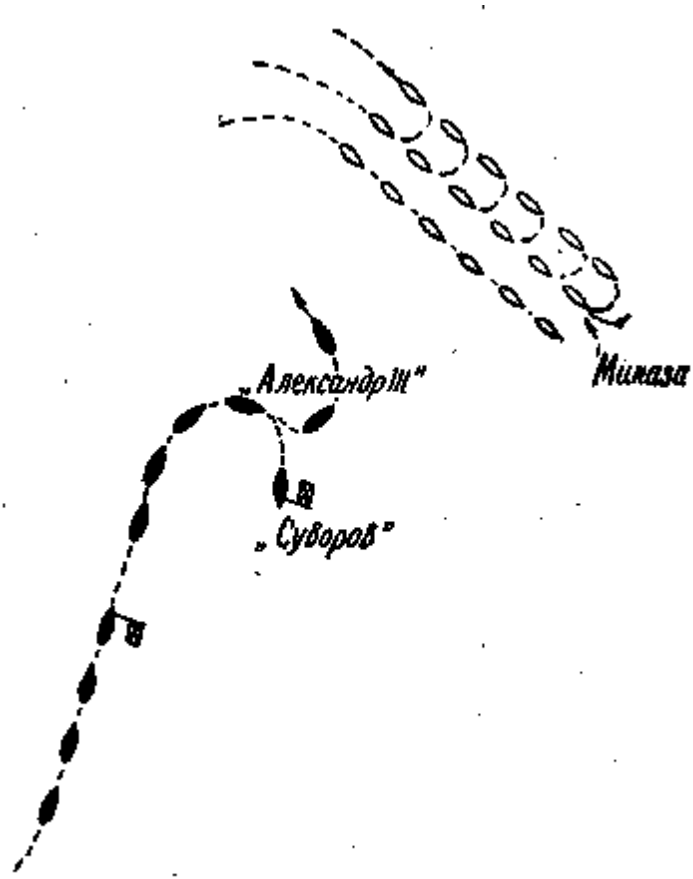
После гибели «Ослябя» огонь броненосных крейсеров был сосредоточен на «Орле», и он начал получать много существенных повреждений и нести потери в личном составе.

В 2 часа 30 мин. «Суворов», сильно пострадавший, с заклиненным рулем, вышел из строя вправо, описав циркуляцию на 16 румбов. Он представлял собой сплошной костер. Через пробоины разбитого борта по верхней палубе вырывались огромные языки пламени. Грот-мачта и кормовая труба были сбиты.



Выход из строя «Суворова» и «Ослябя» в 2 часа 30 мин.

«Александр» сначала последовал за «Суворовым», но, убедившись, что он циркулирует, имея повреждение рулевого управления, скоро привел курс на ост и прикрыл нашей колонной вышедший из строя флагманский корабль. Этим поворотом вправо «Александр» облегчил хвостовым кораблям участие в артиллерийском бою, так как к этому времени неприятель настолько зашел вперед курса, что получил возможность охватить голову нашей эскадры.



Поворот «Александра III» на норд в 2 часа 45 мин.

Японцы, идя по внешней кривой, снова стали нажимать на нашу голову, взяв курс почти на зюйд-ост. В 2 часа 50 мин. хвостовой корабль неприятельской колонны уже приходился против нашего головного. «Александр», пользуясь этим, сделал решительную попытку прорваться к северу под хвостом у неприятеля и круто повернул с курса ост прямо на норд влево. За ним последовали «Бородино», «Орел» и остальные корабли колонны. Бой перешел на правый борт. До хвостового в неприятельской колонне «Адзума» дистанция около 30 кабельтовых. Однако этот маневр был быстро замечен неприятелем. Его броненосцы в 2 часа 55 мин. сделали поворот «все вдруг» на 16 румбов влево и, имея «Ниссин» головным; легли на обратный курс вест-норд-вест. Броненосные крейсера, разойдясь контр-курсом со своими броненосцами, также повернули на 16 румбов и вступили в кильватер «Миказа», ставшего после поворота хвостовым в отряде броненосцев. Этот

сложный маневр японская эскадра четко проделала на полном ходу, показав высокую тренировку и способность к быстрой ориентировке в бою.

Видя, что неприятель скоро преградит нам путь на север к Владивостоку, «Александр» положил руль лево на борт и повернул круто вправо почти на ост-зюйд-ост.

Мы разошлись с неприятелем контр-курсами в расстоянии не более 27 кабельтовых, снова ведя бой левым бортом. С «Орла» был открыт учащенный огонь бронебойными снарядами по головному неприятельскому кораблю крейсеру «Ниссин».

В этот промежуток боя на контр-галсах «Орел» попал под сосредоточенный огонь противника и понес тяжелые потери в личном составе и артиллерии, а также получил новые повреждения по корпусу в левый борт.

Разойдясь с противником к 3 часам, мы продолжали следовать за «Александром» вправо и легли на зюйд. Наступил кратковременный перерыв артиллерийской дуэли. Этим моментом закончился первый период боя. Мы лишились двух флагманских кораблей, потеряли организованное командование и убедились в превосходстве противника как в искусстве маневрирования, так и в умении вести эскадренный артиллерийский огонь.

Второй период боя от 3 до 6 часов дня. Разойдясь в 3 часа с неприятелем ко»тр-галсами, наша колонна продолжала склоняться вправо и, повернув на юг, отказалась от попытки прорыва на север, так как японцы быстро преградили ей путь в этом направлении.

Около 3 час. 20 мин. «Александр», сильно избитый по левому борту, с громадным пожаром на шканцах, вышел из строя вправо, т. е. в сторону, противоположную неприятелю. Сначала он пытался вступить в кильватер «Орлу», но перекатился влево. «Орел» обогнал его в расстоянии одного кабельтова. На «Александре» было видно много пробоин в тонком борту; особенно большая дыра, повидимому от двух 12-дюймовых снарядов, выпущенных залпом из орудий одной башни, приходилась против носовой 12-дюймовой башни. Во многих местах вокруг пробоин выгорела и обнажилась старая суриковая красная грунтовка со времени постройки. Корабль казался поэтому окровавленным, а из бортовых пробоин выбивалось внаружу пламя и клубы густого дыма. Трубы и мачты на нем стояли. Большая часть башен еще продолжала действовать.

Оправившись от полученного повреждения, «Александр» вступил в кильватерную колонну за «Сисоем», который в это время уже следовал за «Орлом». Головным после 3 часов остался

«Бородино», который, судя по наблюдениям с «Орла», еще не имел тяжелых повреждений. Идя на зюйд, где в это время скучились наши транспорты, а легкие крейсера отбивались от многочисленных крейсеров противника, мы приблизились к «Суворову», который после выхода из строя постепенно привел руль в среднее положение и шел на ост, управляясь машинами. «Суворов» без грот-мачты и задней трубы, с обломком фок-мачты, с разрушенными мостиками и рострами и громадными пожарами по всему спардеку, прорезал, как слепой, нашу колонну между «Навариным» и «Нахимовым» и вышел на наш левый борт, обращенный к неприятелю.

В это время японская эскадра, после контр-галсового расхождения с нашей колонной, уже успела перестроиться вне нашей видимости в первоначальный порядок и с «Миказа» во главе быстро настигала нас, идя по левому борту параллельным курсом. Отряд броненосных крейсеров противника следовал за броненосцами. Открыв «Суворова», неприятель снова сосредоточил на нем огонь. «Бородино», оставшись головным, повернул на ост, чтобы прикрыть «Суворова», и действовал с полным напряжением своей артиллерией. «Орел» также старался огнем из уцелевших орудий поддержать «Суворова». Мы пропустили «Суворова» по левому борту, и он скоро отстал, а «Бородино» принужден был снова лечь на курс почти на зюйд-ост, продолжая вести бой левым бортом с обгонявшим нас неприятелем.

Наступил период весьма запутанных поворотов и эволюции, которые сводились к судорожным стремлениям нашей эскадры, следовавшей за «Бородино», ускользнуть из поля зрения неприятеля, пользуясь дымом и временно сгустившимся туманом. Временами японцы теряли нас из виду, но скоро снова обнаруживали и, вследствие большого превосходства в скорости, быстро нас настигали. Около 4 часов мы, идя курсом зюйд, приблизились к нашим транспортам и крейсерам, сильно страдавшим от огня неприятельских крейсеров. Броненосные крейсера неприятеля оказались у нас по правому борту, а броненосцы — по левому, так что нам пришлось вести бой с двух бортов. Очевидно, броненосные крейсера отделились при одном из поворотов от броненосцев и обошли нас с тыла, выйдя на наш правый борт.

В это время крейсер «Урал», севший носом по клюзы, держал сигнал: «Терплю бедствие, спасаю людей». Поблизости от него находилась «Светлана», несколько далее — «Донской» и «Мономах», а также транспорт «Иртыш», «Анадырь» и «Свирь». Броненосцы неприятеля, шедшие слева впереди нашего траверза в

расстоянии около 35 кабельтовых, скрылись во мгле. Пользуясь этим, мы перенесли огонь 12-дюймовых башен и всех орудий правого борта на броненосные крейсера неприятеля и, видимо, некоторым из них нанесли повреждения, так как они выходили из строя.

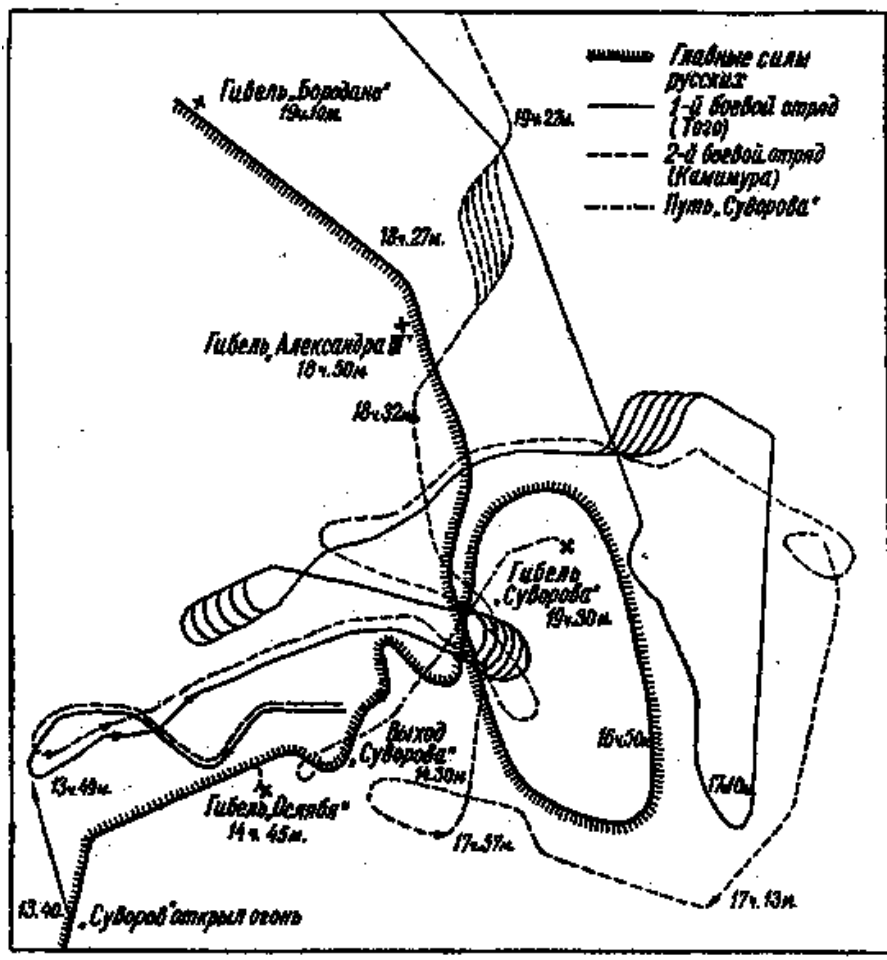


Схема Цусимского боя.

Около 4 час. 20 мин. «Суворов» еще раз прорезал наш строй. К этому времени он потерял обе трубы и мачты и представлял сплошной костер от носа до кормы. Вид его был неузнаваем и ужасен. Так как появление «Суворова» вблизи нашей колонны многим показалось неожиданным, то некоторые корабли приняли его за разрушенный японский корабль и дали по нему несколько выстрелов.

Со стороны японцев были предприняты против «Суворова»

энергичные минные атаки. Он отстреливался одной уцелевшей 75-миллиметровой пушкой из кормового каземата. Для прикрытия «Суворова» «Бородино» и «Орел» открыли учащенный огонь по неприятельским миноносцам из всех орудий левого борта. На мостики была вызвана даже прислуга 47-миллиметровых орудий. Стреляли сегментными снарядами из 6-дюймовых башен, и неприятельские миноносцы отступили.

Мы начали склоняться на ост, а слева из мглы снова показались неприятельские броненосцы. 12-дюймовые башни перенесли огонь на левый борт против броненосцев, в то время как 6-дюймовые орудия правого борта продолжали действовать по броненосным крейсерам, теснившим наши транспорты.

Около этого времени вышел из строя вправо «Сисой Великий» с сильным пожаром в батарее, на рострах и мостиках. В кильватер «Орлу» вступил «Наварин». Продолжая склоняться вправо, мы вскоре после 4 час. 40 мин. потеряли из виду за завесой из мглы и дыма колонну неприятельских броненосцев и вышли из-под их обстрела.

Тогда «Бородино», продолжая описывать большую циркуляцию, стал постепенно приводить на старый курс через ост и около 5 часов повел поредевшую колонну на норд-ост 23°. Порядок строя нашей колонны к этому времени был следующий: «Бородино», «Орел», «Наварин», «Нахимов», «Александр», «Сисой», «Николай I», «Апраксин», «Сенявин», «Ушаков» — всего десять кораблей. Сзади отдельно следовали крейсера с уцелевшими транспортами. «Изумруд» продолжал держаться вблизи нашего головного, а «Жемчуг» во время поворотов пристал к отряду крейсеров. Миноносцы держались в хвосте всей колонны.

3-й период боя от 6 часов до темноты. В течение часа наша колонна, следуя за «Бородино», шла на север, не преследуемая адмиралом Того, который полагал, что мы скрылись в южном направлении, временно потерял нас и проскочил ко входу в Цусимский пролив. Не найдя нас и получив сообщение от своих крейсеров, что мы снова идем на север, он повернул обратно и обнаружил нашу эскадру. Идя полным ходом, японцы стали нагонять нас, сближаясь параллельным курсом. Около 6 часов вечера артиллерийский бой возобновился на дистанции 30–35 кабельтовых.

Справа от нас шел отряд четырех броненосцев с «Миказа» головным, за ними «Кдсуга» и «Ниссин», далее — отряд легких крейсеров. Слева несколько позади нашего траверза оказался отряд броненосных крейсеров адмирала Камимуры.

Того, придерживаясь своей тактики, упорно обгонял нашу эскадру, сосредоточив концентрированный огонь на головных

кораблях. Проходя вдоль нашей колонны, он попутно обстрелял «Александра III», а поровнявшись с «Бородино», обрушился на него, действуя залпами всего броненосного отряда.

Настал последний час этого гордого корабля, который принял на себя всю тяжесть руководства боем, смело маневрировал, дрался, как лев, прикрывая «Суворова» и транспорты, собрал всю эскадру и повел ее к выходу из пролива. «Бородино» стал теперь такой же мишенью концентрированного огня противника, как «Суворов» в первый период боя. Снаряды сыпались на него непрерывно, причем множество попаданий приходилось в ватерлинию и разрывы снарядов поднимали огромные столбы воды.

Артиллерия «Бородино» стала понемногу замолкать. Около 6 час. 50 мин. на нем начались сильнейшие пожары, появился крен в 4–5° в сторону неприятеля. Неприятель еще усилил огонь и заставил его склониться к весту, так что наш курс через норд перешел в норд-вест.

Начались также попадания в наш правый борт, который в бою пострадал значительно менее левого. Видимо, в «Орел» стрелял один из японских броненосцев, посылая в него с известными промежутками залпы из двух орудий одной башни 12-дюймовых орудий, так как начались парные попадания одновременно в одну точку. Появился крен в 5°. В это время вышел из строя вправо «Наварин». На нем была сбита одна труба из четырех. Он имел значительный крен на правый борт, но справился с ним и ушел в хвост колонны.

В кильватер «Орлу» заступил «Николай I» под флагом Небогатова. Около 6 час. 50 мин. броненосец «Александр III», с громадными пробоинами, с большим креном и пожаром на рострах, вышел из строя влево и на траверзе «Нахимова» быстро повалился на правый борт, дав последний залп из двух 6-дюймовых орудий средней башни. Его днище показалось над водой, и на него успело взобраться несколько десятков человек. К нему бросились крейсера и миноносцы, но неприятель их усиленно обстрелял.

«Александр» был добит огнем броненосных крейсеров, которые шли по нашему левому борту и расстреливали теперь хвостовые корабли, мало пострадавшие в первой стадии боя.

Таким образом, неприятелю снова удалось поставить нас в два огня в результате разделения сил на два отряда. В это время строй нашей колонны был следующий: головным «Бородино», в кильватер ему — «Орел», «Николай I», «Апраксин», «Сенявин», «Ушаков», «Наварин», «Нахимов», «Сисой Великий». «Наварин» и «Нахимов» ушли в хвост колонны, пострадав после 6 час, 30 мин.

от огня броненосных крейсеров.

Около 7 час. 10 мин. на наших глазах внезапно погиб броненосец «Бородино». В последние минуты пожар на нем охватил всю корму и правый борт. Горели кают-компания, адмиральские помещения, ростры, кормовые мостики, на которых рвались 47-миллиметровые патроны. Языки пламени поднимались до марса грот-мачты. Большие пожары были на правом срезе и в батарее, откуда пламя выбивалось через орудийные порта. Разрывы попадавших в «Бородино» неприятельских снарядов наблюдались непрестанно. Последние два попадания были одно за другим в ватерлинию против кормовой 6-дюймовой башни. Повидимому, это были залпы из 12-дюймовой башни одного из передних кораблей противника. Поднялись громадные столбы воды, окутанные дымом и пламенем. Не выходя из строя и продолжая держать курс на норд, с поставленным прямо рулем, «Бородино» стал валиться на правый борт, дав последние два выстрела из средней 6-дюймовой башни. Менее чем в две минуты он, как и «Александр III», опрокинулся килем вверх. Во время опрокидывания люди выбежали на левый срез и успели выскочить из батареи на борт, а затем по борту перебежали на днище. Многие не успели перелезть через боковой киль и были им накрыты. Некоторое время корабль еще плавал вверх килем, а его винты продолжали вращаться. Бегавшие по днищу люди махали руками и взывали о помощи.

«Орел» обошел «Бородино» по своему правому борту и занял освободившееся место головного корабля в колонне, продолжая ее вести в направлении норд-ост 23° к выходу из Цусимского пролива. Теперь весь огонь неприятельской эскадры был перенесен на «Орел», который оставался последним кораблем из 1-го броненосного отряда. Однако артиллерийский огонь по «Орлу» продолжался недолго, так как быстро спускалась ночная тьма. По «Орлу» был сделан залп всей эскадрой противника уже после опрокидывания «Бородино». За кормой «Орла» в полкабельтове от его юта одновременно упало до 30 снарядов, которые подняли смерч воды. Вероятно, такими залпами накрывали и «Бородино».

После этого «прощального привета» боевая эскадра неприятеля повернула вправо к своим берегам «все вдруг» и стала быстро уходить на ост, очистив арену для минных атак.

Уже в полной темноте в «Орел» было еще несколько попаданий отдельных 12-дюймовых снарядов. Видимо, прицел был взят по пламени громадных пожаров в районе грот-мачты.

Еще до гибели «Бородино» на «Орле» около 6 часов вечера

был замечен миноносец «Буйный», который прошел вдоль нашей колонны, держа сигнал: «Адмирал передает командование Небогатову». Так мы узнали, что Рожественский снят с «Суворова» на миноносец. Но пока шел артиллерийский бой и колонну вел «Бородино», от Небогатова сигналов не было.

Через несколько минут после гибели «Бородино» броненосец «Николай I», шедший за «Орлом», вышел влево, поднял сигнал «Следовать за мной» и лег в зюйд-вестовую четверть. «Орел» вступил ему в кильватер, за ним пошел «Апраксин» и остальные корабли, оставшиеся в колонне.

«Суворова» мы потеряли из виду после 5 час. 30 мин. Эскадре пришлось его бросить, так как он связал бы ее действия.

Как потом стало известно, наш флагманский корабль был добит около 7 час. 29 мин. вечера атаками миноносцев, взорвавшими его четырьмя торпедами. Он до конца отбивался одной 75-миллиметровой пушкой кормового каземата, так что японским миноносцам пришлось атаковать «Суворов» с носа.

Таким образом, около 7 часов вечера мы почти одновременно лишились трех наших сильнейших кораблей, вынесших на себе главную тяжесть пятичасового артиллерийского боя. Все три корабля к моменту гибели до конца израсходовали свою боевую мощь.

Четвертый корабль — «Орел», хотя и весьма пострадавший за время боя, избежал такой же участи в дневном артиллерийском бою 14 мая, так как японцы не успели добить его до наступления темноты и прекратили обстрел. Они рассчитывали, что «Орел» все равно не уйдет от уготованной ему участи и будет уничтожен или минными атаками, или продолжением артиллерийского боя на утро следующего дня.

Потери в личном составе и повреждения броненосца «Орел» за время дневного артиллерийского боя 14 мая

Первая стадия боя до 3 часов дня. Попадания неприятельских снарядов в «Орел» начались вскоре после открытия огня, когда японские броненосные крейсера стали расстреливать «Ослябя» в нос, а «Орел» в корму. Первый попавший 6-дюймовый снаряд разбил шестерку на рострах, пожара не произвел. Следующий 6-дюймовый снаряд прошел через носовой верхний мостик и разорвался там. Затем 8-дюймовый снаряд пробил ют позади 12-дюймовой кормовой башни и осколками произвел небольшой пожар в батарейной палубе в кают на 87-м шпангоуте.

Затем снаряды с крейсеров начинали засыпать наш левый борт. Значительное число попаданий пришлось в 6-дюймовую

броню верхнего пояса, но без видимого вреда для корабля.

8-дюймовый снаряд попал в незащищенный борт выше поясной брони в каюту № 20 на 81-м шпангоуте по батарейной палубе и совершенно разрушил всю каюту, образовав в борту пробоину площадью до 30 кв. футов вровень с батарейной палубой, выше ватерлинии на 5 футов: 2-дюймовая броня батарейной палубы выдержала взрыв, а окружающие каютные переборки лопнули по швам, дверь слетела с петель, мебель вся изломана, но пожара не произошло. Осколки снаряда изрешетили все легкие внутренние переборки. В этой каюте на походе помещался я. Все вещи, койка, письменный стол с чертежами, бумагами и книгами погибли.

Через пробоину при ударах более высоких волн в палубу стала попадать вода и растекаться по окружающим помещениям. Для заделки был вызван рабочий дивизион, но кривизна борта не позволила наложить на дыру плоский, заранее заготовленный щит. Волной вышибало койки и доски. Пришлось оставить пробоину без закрытия, чтобы позже поставить более прочные крепления и упоры изнутри корабля.

6-дюймовый снаряд прошел навылет через кормовую адмиральскую рубку на шканцах и разорвался, ударившись сзади о броню кормовой 6-дюймовой башни правого борта, но не причинил ей никакого вреда. В носовой каземат через орудийный порт 75-миллиметрового орудия один за другим влетели два 8-дюймовых снаряда. Оба орудия левого борта оказались сразу приведенными в негодность. Часть осколков пролетела через дверь в броневой разделительной переборке на правый борт и вывела из строя еще одно правое орудие. Осколками от разрыва этих двух снарядов убиты командир каземата мичман Щупинский и три человека орудийной прислуги, а все остальные комендоры левого каземата выведены из строя.

Снаряды попали с одного из шедших впереди траверза броненосных крейсеров, давшего залп из кормовой 8-дюймовой башни. Все эти попадания имели место до 2 часов дня. Уже первые попадания обнаружили особенности снарядов противника. Он вел пристрелку снарядами с чрезвычайно чувствительными ударными приспособлениями, вследствие чего снаряды разрывались при ударе о воду, при соприкосновении с тонким бортом или даже со снастями корабля. Разрыв сопровождался клубом густого черного дыма, который был ясно виден на фоне неба, воды и на корпусах кораблей. В тонком небронированном борту эти снаряды делали громадные пробоины. Все недолеты рвались на воде и обдавали борт градом мельчайших осколков, залетавших во все щели, в орудийные порты, в амбразуры и

прорези колпаков башен и просветы боевых рубок. Осколки выбивали из строя личный состав и обращали наружный борт в решето.

Другой тип снарядов давал при разрыве желтобурый дым с яркой вспышкой пламени. Он обладал более тугими ударными приспособлениями и часто разрывался, пройдя наружную обшивку, уже внутри корабля. Разрыв развивал высокую температуру и вызывал пожары. Ударяя в броню, эти снаряды не пробивали ее, но выжигали в броне лунку значительной глубины и вызывали плавление металла.

Под сосредоточенным обстрелом противника управление огнем броненосца в бою становилось настолько затруднительным, что скоро старший артиллерист был принужден отказаться от обстрела головного неприятельского корабля, в который стреляли и другие передние корабли нашей колонны. Эскадренная стрельба наших броненосцев оказалась невозможной. Пришлось выбирать индивидуальную цель, в которую не стреляли другие корабли. Но даже и на одном корабле все орудия не могли действовать согласованно по общей цели. Корректировать пристрелку из боевой рубки оказалось невозможным, и поэтому из рубки стали передавать только расстояния по дальномеру, а из башен открывали огонь боевыми снарядами и сами находили поправки. Через полчаса боя пришлось перейти на групповой огонь. Определение расстояний крайне затруднялось мглистостью горизонта и дымом от неприятельских кораблей, а в особенности от пожаров на наших идущих впереди кораблях.

Окраска японских судов в грязнооливковый цвет также затрудняла прицеливание в тумане, в серой мгле и в дыму, так как наши оптические прицелы нуждались в достаточной силе света и ясности изображения. Между тем наши корабли были видны даже сквозь облака дыма и туман в результате окраски корпусов в черный цвет с яркожелтыми трубами и с черной каймой на верху их.

После выхода из строя броненосца «Ослябя» «Орел» начал получать все более тяжелые повреждения. Особенно трудным моментом для него был короткий контр-галсовый бой левым бортом после попытки «Александра III» прорваться на север в 2 часа 50 мин.

Около 2 час. 30 мин. осколками 6-дюймового снаряда, разорвавшегося при ударе о кромку брони 75-миллиметрового орудия № 6 левой средней батареи, вывело из строя прислугу этого орудия и тяжело ранило в спину и в бок командира левой батареи мичмана Туманова. Командование всей батареей вместе с шестью орудиями правого борта перешло к мичману Сакеллари.

Другим снарядом, попавшим в броню выше орудийного порта, вывело из строя орудие № 2, прислуга которого также была переранена. В носовой каземат 75-миллиметровых орудий, уже разбитый ранее двумя 8-дюймовыми снарядами, влетел 12-дюймовый снаряд и, взорвавшись внутри каземата, совершенно его исковеркал, выбросил орудия из цапф и вызвал взрыв беседок с патронами на правом борту. Вслед за этим 12-дюймовый снаряд взорвался в смежном шпилевом отделении и вызвал полное разрушение всех шпилевых устройств. 12-дюймовый снаряд ударил в дуло левого 12-дюймового орудия носовой башни, отбил кусок ствола длиной футов десять и забросил этот кусок на верхний носовой мостик, где он пробил настил мостика и в нем застрял. Зарядник правого орудия носовой 12-дюймовой башни выведен из строя. Осталась подача снарядов к правому орудию вручную талями. Заряды могли подаваться уцелевшим левым зарядником. Башенный командир лейтенант Павлинов контужен в голову, у него лопнули обе барабанные перепонки. Несмотря на это, Павлинов остался в строю.

В левую носовую 6-дюймовую башню попали один за другим три 6-дюймовых снаряда. Осколки третьего снаряда, пройдя через прорезь в колпаке, ранили в голову башенного командира лейтенанта Славинского. Его увели на перевязку. Вслед за этим 12-дюймовый снаряд, попавший в вертикальную броню вращающейся части немного выше мамеринца, сдвинул плиту, сорвал ее со всех болтов, связывавших с корпусом башни, приподнял крышу, счистил с крыши колпаки, разбил станину левого орудия и, перекосив башню на катках, заклинил ее. Башня приведена в полную негодность. Вся прислуга выведена из строя. Комендор, соприкасавшийся с броней в момент удара снаряда, мгновенно умер от сотрясения без видимых наружных повреждений.

Два 6-дюймовых снаряда попали в левую среднюю 6-дюймовую башню. Первый снаряд попал в вертикальную броню стола, не причинив вреда, второй разорвался на крыше. Его осколки через горловину для выбрасывания гильз проникли внутрь башни, ранили башенного старшину и двух человек на подаче. Осколки разбили внутри башни механизм открывания двери. Выход на крышу остался через горловину или в погреба через норию.

Снаряд не менее чем 10-дюймового калибра рикошетировал от брони башни в тонкий борт позади башни и так разворотил обшивку, завернув ее внаружу, что лишил башню возможности проворачиваться в корму от траверза.

8-дюймовый снаряд ударил в крышу кормовой 12-дюймовой

башни над левым орудием и вогнул крышу, которая ограничила угол возвышения орудия дальностью стрельбы только до 30 кабельтовых. Осколками снаряда, проникшими через амбразуру, был убит один матрос, легко ранены трое, в том числе кондуктор Расторгуев. В вертикальную броню той же башни попал 12-дюймовый снаряд. Башня испытала сильнейшее сотрясение, но продолжала действовать. Все предметы, закрепленные внутри башни на ее броневых стенках, сорваны со своих мест.

Два 6-дюймовых снаряда попали в вертикальную броню и мамеринец кормовой правой 6-дюймовой башни. Вторым снарядом башня была заклинена. Большой осколок застрял между мамеринцем и неподвижной броней. Башня вскоре была исправлена прислугой, которая, отдраив броневую дверь, вышла наружу. Осколок, застрявший в просвете мамеринца, комендоры выбили ломами. Во время исправления был ранен в руку командир башни мичман Бубнов и убит один человек из прислуги башни. Вслед за этим осколки снаряда, разорвавшегося на мостиках, проникли через горловину внутрь башни и тяжело ранили в ногу мичмана Бубнова, который после этого был уведен на перевязку. Командование башней перешло к артиллерийскому квартирмейстеру.

В боевую рубку были три попадания 6-дюймовыми снарядами в броню ниже просвета. Снаряды не причинили вреда, а осколки были отражены козырьками и в рубку не проникли. Вслед за этими попаданиями 8-дюймовый снаряд рикошетировал от воды, ударил в свес крыши рубки с левой стороны и разорвался вблизи просвета. Влетевшими в рубку осколками разбит дальномер Барра-Струда, сбиты боевые указатели и помята часть переговорных труб. При этом тяжело ранены в голову старший минный офицер лейтенант Никонов и младший штурман лейтенант Ларионов, определявший расстояние по дальномеру. Оба выведены из строя и отправлены на перевязку. Командир, старший артиллерист, рулевые и сигнальщики легко ранены и все остались в строю. Часы в этот момент показывали 2 часа 40 мин.

К 3 часам в боевой рубке еще оставались: командир — раненый в голову, старший офицер — в лицо, старший артиллерист Шамшев — в голову и невредимым старший штурман Саткевич. Вследствие порчи дальномера и боевых указателей пришлось перейти на групповой огонь.

Некоторое время еще действовал кормовой дальномер, установленный открыто на кормовом мостике. Определяемое им расстояние приходилось передавать голосом в две 6-дюймовые башни и в 12-дюймовую кормовую башню, так как колонки управления боевыми указателями на мостике были сбиты.

В рубку через просвет непрерывно залетали осколки, отраженные при разрывах от воды, а также от палуб, крыш башен и мостиков. Вскоре после 3 часов залетевшими осколками через просвет рубки снова были ранены — командир в голову, а Шамшев в живот, но оба остались в рубке.

На правом шкафуте начался большой пожар. Был вызван трюмно-пожарный дивизион. Горели на спардеке в коечных сетках койки, мешки и остатки дерева. Пожар разгорался несколько раз от тлевших коек. Дым от пожара проникал в боевую рубку и мешал управлению кораблем. С трудом удалось потушить огонь. Вслед за этим начался большой пожар под полубаком в носовом командном кубрике и шпилевом отсеке, затем непосредственно под боевой рубкой в малярном помещении. Пожары охватили шканцы и кормовое адмиральское помещение.

Помимо этих существенных повреждений и потерь в личном составе, на корабле произошли разрушения от взрыва снарядов и от попадания осколков во всех верхних частях корпуса. Ряд пробоин от снарядов и осколков получили дымовые трубы, но они устояли и тяга в топки котлов держалась вполне удовлетворительно. Мачты, рангоут и такелаж пострадали главным образом от осколков. Грот-мачта перебита между верхним и нижним кормовыми мостиками, но продолжала держаться. Шлюпки и катера избиты осколками и частично взрывами снарядов на рострах. Они уже не могли быть спущены на воду и только загромождали ростерное устройство. В незащищенных палубах, командных и офицерских помещениях много опустошений и разрушений произведено внутренними разрывами снарядов, но сообщение вдоль палуб не было загромождено и трапы между палубами еще сохранились. Пожарные магистрали, кроме некоторых вертикальных отростков, сохранились и могли действовать во всех отсеках.

Уже за этот промежуток времени выяснилась огромная польза от тех мероприятий по подготовке корабля к бою, которые систематически проводились после выхода с Мадагаскара. Благодаря принятым противопожарным мерам и удалению дерева из верхних частей удалось справиться со всеми начинавшимися пожарами.

Фугасные японские снаряды, обладавшие большой взрывной силой, давали огромные местные разрушения и тучи мелких осколков. Но окружающие предметы в помещении сохранялись даже при небольшой искусственной защите в виде броневых колосников, стального троса, противоминных сетей и мешков с углем.

Наиболее неудачной оказалась искусственная защита из командных коек. Раскаленные осколки, пробивая свернутые койки и застревая в них, вызывали возгорание, которое трудно поддавалось тушению.

Несмотря на большое количество попавших в «Орел» крупных и средних снарядов, он ни разу не вышел из строя, сохранил ход, управление и более половины своей артиллерии. Это доказывало, что корабли типа «Суворов» как боевые единицы отличались значительной боевой живучестью. Сомнительно, чтобы японские броненосцы типа «Миказа» смогли вынести столько попаданий и разрушений, какие обрушились на «Орел».

Вторая стадия боя от 3 до 6 часов дня. Период боя от 3 до 5 часов дня был крайне тяжелым для «Орла». После выхода из строя двух передних кораблей — «Суворова», а затем «Александра» — он принял на себя сосредоточенные удары всей колонны неприятеля.

Особенно критическим для «Орла» был десятиминутный контр-галсовый бой после попытки «Александра» прорваться на север. Гром разрывов, лязг рвущейся стали, огненный вихрь, пронесшийся по кораблю, казалось, предрекли ему конец в грозном наступлении разрушительных сил. Но «Орел» выдержал этот сосредоточенный удар, даже не покинув строя. А наступивший после контр-галсового расхождения временный перерыв боя дал кратковременную передышку, чтобы осмотреться и справиться с разгоревшимися пожарами.

За этот промежуток времени «Орел» понес тяжелые потери в личном составе и лишился значительной части артиллерии. В 3 часа 40 мин. был тяжело ранен командир Юнг осколками в руку и в бок при разрыве снаряда, ударившего в свес броневой крыши рубки, контузило лейтенанта Саткевича и он потерял сознание. Осколками того же снаряда убит ординарец командира. Юнга и Саткевича пришлось отправить в операционный пункт.

Во время спуска по трапам командир был смертельно ранен большим осколком снаряда, разорвавшегося на шканцах. Осколок прошел через спину и вышел в бок, задержавшись под кожей. Когда через несколько минут доктор разрезал кожу и достал осколок, то обжег себе руку. Юнг, находясь в бреду, продолжал произносить слова команды.

Тем же снарядом, попавшим в просвет рубки, был сильно контужен в голову старший офицер капитан 2-го ранга Шведе. На время он лишился сознания. Управлять кораблем и артиллерией остался лейтенант Шамшев. Через несколько минут Шведе пришел в себя и принял управление кораблем. Из батареи вызвали мичмана Сакеллари заменить выбывшего старшего

штурмана.

После перевязки пришел в рубку лейтенант Славинский, башня которого была разбита. По дороге он потушил с боцманом Воеводиным пожар в церкви на верхней палубе, куда попал 12-дюймовый снаряд, убивший четырех человек, молившихся на коленях перед образом. Не имея прямого дела в рубке, Славинский ушел помогать при тушении большого пожара на шканцах. Здесь при разрыве снаряда большого калибра он был вторично ранен в голову. Из пожарного дивизиона убиты два человека, Славинский без сознания снесен в операционный пункт.

Вслед за этим начались большие пожары на мостиках вокруг боевой рубки. В рубке к этому времени оставались из матросов только два рулевых на штурвале и горнист. Загорелись койки, укрепленные под свесом крыши рубки для улавливания осколков. Обрезать и выбрасывать их пришлось старшему офицеру с горнистом. Затем сзади рубки загорелись прорезиненные переговорные шланги и запасные ящики с 47-миллиметровыми патронами. Едкий дым повалил в рубку, и там невозможно было дышать. Шведе и горнист снова вышли из рубки на открытый мостик и стали выбрасывать за борт горевшие шланги и патроны, причем оба получили контузии от разрыва патронов. Загорелась коечная защита у прожекторов на крыльях мостика. Так как трюмно-пожарный дивизион был занят тушением больших пожаров в корме, то горнисту приказали сыграть сигнал «минной атаки» и вызвать прислугу мелкой артиллерии носового мостика из-под броневой палубы.

Из операционного пункта после перевязки пришел лейтенант Ларионов и начал помогать в управлении кораблем, но скоро снова был ранен в голову осколками и снесен в операционный пункт.

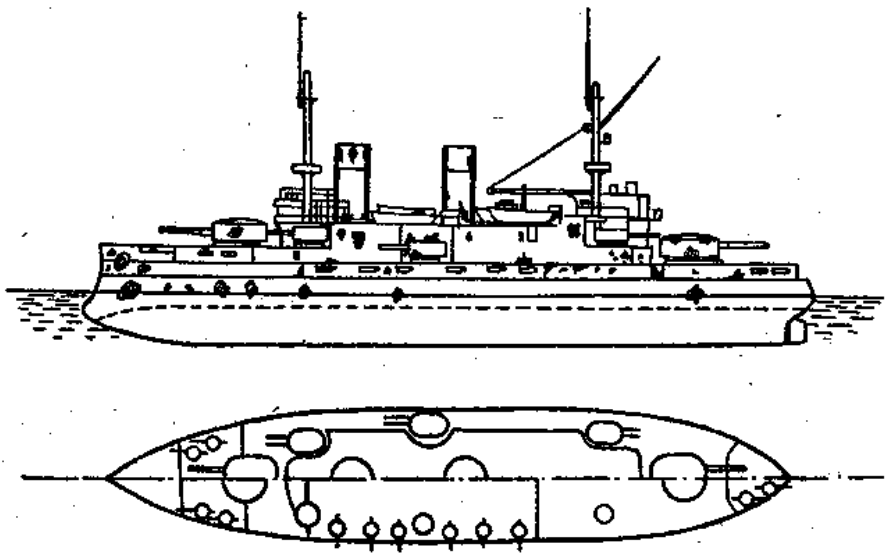
Около 4 часов снаряд не менее 8-дюймового калибра ударил в броню боевой рубки с правого борта ниже добавочных козырьков. Силой взрыва один броневой лист козырька был сорван со всех болтов и брошен внутрь боевой рубки, перебив доску со всеми переговорными трубами. Но избитый осколками штурвал продолжал работать исправно. На нем с начала боя бессменно стояли израненные и окровавленные боцман Копылов и рулевой Кудряшов. У Копылова было оторвано на руке два пальца и сделана на месте перевязка.

Лейтенант Шамшев был ранен в третий раз в голову и стал вызывать кого-либо из групповых командиров на смену. Из правой носовой 6-дюймовой башни вызвали лейтенанта Гирса.

В этот момент в его башне от разрыва неприятельского снаряда вверху воспламенились стоявшие в кранцах 6-дюймовые

заряды, возник пожар. Гирс сам открыл дверь башни и отправил на перевязку всю обожженную прислугу, потушил пожар, сделал два выстрела из заряженных орудий и, несмотря на ожоги, отправился по вызову в боевую рубку. Когда он поднимался по штормтрапу под мостиком, там воспламенился парусиновый пластырь и пламя охватило Гирса. Он настолько пострадал, что немедленно был отправлен в операционный пункт. Тогда был вызван из левой кормовой башни третий артиллерист лейтенант Рюмин, контуженный в голову. Он явился в рубку в 4 часа 30 мин., и Шамшев смог уйти на перевязку.

Сношения боевой рубки со всеми помещениями корабля велись по единственной уцелевшей переговорной трубе через центральный пост.



Броненосец «Орел». Пробоины и попадания (левый борт).

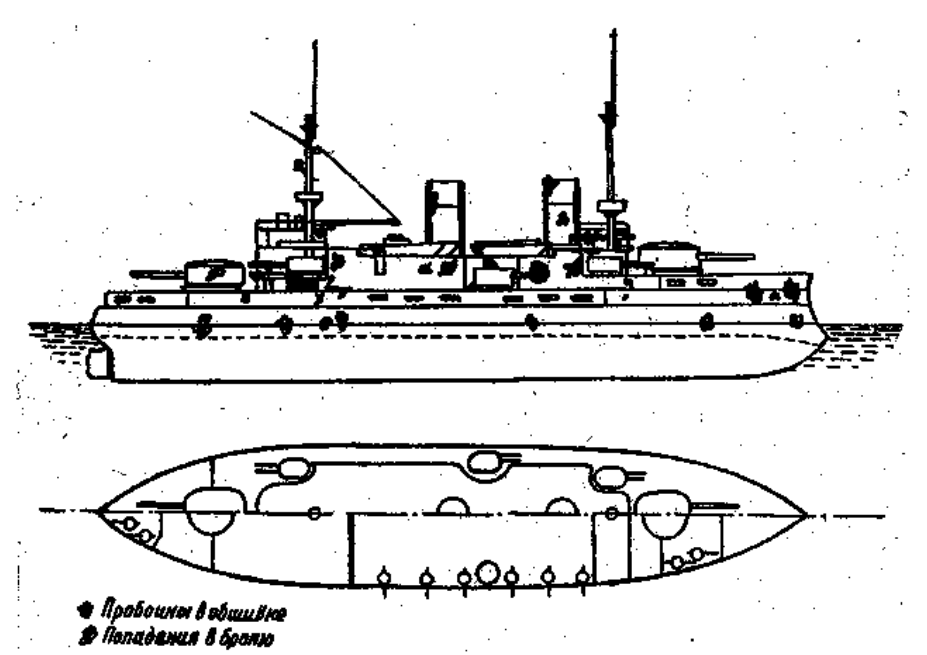
За время с 3 до 5 часов «Орел» получил весьма значительные разрушения по корпусу и башням выше броневой палубы. Разрывы снарядов сопровождались большими пожарами, которые не слились в общий пожар по кораблю, как на «Суворове», только благодаря удалению дерева перед боем и лихой работе трюмно-пожарного дивизиона, которым командовал мичман Карпов. Он укрывал людей под броневой палубой, а сам выбегал на разведку и вызывал дивизион только при серьезных пожарах. Несмотря на то, что он все время носился по самым опасным и незащищенным местам, он остался невредим.

Начались большие пожары в адмиральском и командирском помещениях на верхней палубе, затем на шканцах, мостиках и на

катерах у грот-мачты. Горели мягкая и деревянная мебель, пластыри, койки, матрацы, перлиня, мешки, парусиновая изоляция паровых труб, краска на переборках, шпаклевка. Деревянный настил палуб не загорался от разрыва снарядов, но при больших пожарах снизу он тоже начинал пылать.

Около 4 часов разгорелся большой пожар в адмиральской столовой и дым повалил на ют, что сделало невозможной стрельбу из 12-дюймовой башни. Прислуга башни задыхалась в дыму. Командир башни мичман Щербачев уже собирался открыть броневую дверь и вывести своих людей для тушения пожара, но явился мичман Карпов со своим дивизионом и вскоре затушил пожар.

Во время пожара на рострах между дымовыми трубами, где горели шлюпки, паруса, рангоут и деревянные брусья, дым потянуло вниз по вентиляционным шахтам в обе кочегарки. Был момент, когда второе отделение первой кочегарки так заполнило дымом, что младший механик поручик Русанов должен был вывести людей из кочегарки и выключить вентиляторы, засасывавшие дым сверху.



Броненосец «Орел». Пробоины и попадания (правый борт).

Тяжелые повреждения в этот промежуток времени понес кормовой каземат, в котором помещались четыре 75-миллиметровых орудия. 12-дюймовый снаряд попал в передний угол казематной брони левого борта, разворотил тонкую обшивку

и проделал громадную брешь в кают-компании вровень с батарейной палубой. Но броня каземата толщиной 3 дюйма и 2-дюймовая палуба выдержали взрыв без повреждений. Человек находившийся в кают-компании на подаче 75-миллиметровых патронов в кормовой каземат, спасся только благодаря угольной защите борта Уголь поглотил все осколки. Матроса засыпало углем по пояс. Он вылез невредимым, но не мог вытащить из угля свои сапоги.

В кормовом каземате по левому борту взрывом 8-дюймового снаряда, влетевшего в полупортик и разорвавшегося при ударе в тумбу орудия, выброшено из станины переднее орудие. Вся при слуга орудия выведена из строя, а командир каземата прапорщик Калмыков исчез бесследно. Видимо, его выкинуло за борт через орудийный порт. Второе орудие тоже повреждено осколками.

Вслед за этим при ударе 8-дюймового снаряда в броню каземата выше полупортика получилось настолько сильное сотрясение, что люди все попадали, закрепленные предметы сорвались со своих мест, а с борта слетели внутренние легкие щиты. Кранцы с патронами разлетелись в стороны, но взрыва не последовало.

Через раскрытые орудийные порты непрестанно залетали внутрь осколки от разрывавшихся на воде вблизи судна неприятельских снарядов.

На батарейной палубе через многочисленные пробоины легкого борта и от тушения пожаров накопилось много воды Вода не сбегала с палубы, а задерживалась и с шумом перекатывалась с борта на борт. При появлении крена вся вода собиралась к одному борту, увеличивая крен до опасных размеров Из батареи через поврежденные и разбитые шахты трубы и люки (комингсы которых были сорваны) вода попадала в нижние помещения. В погребе 75-миллиметровой артиллерии вода пошла по элеваторам, не имевшим комингсов на батарейной палубе.

После ухода Сакеллари в боевую рубку комендоры средней батареи, обеспокоенные большим количеством воды перекатывавшейся по батарейной палубе, самовольно открыли горловину в коридор позади брони. В него быстро сбежала вода и заполнила сразу весь коридор от 38-го до 44-го шпангоута правого борта. Получился устойчивый крен в 6°, и вся вода на палубах скатилась к правому борту. На циркуляции крен возрос до опасных пределов, но «Орел» еще не имел больших пробоин в тонкой обшивке правого борта. Орудийные порты батареи правого борта также не были повреждены. Их во-время закрыли, и опасность, миновала, хотя крен на несколько минут доходил до 10° Трюмному механику Румсу было дано приказание выпрямить

крен и убрать воду с батарейной палубы. Быстро затопили нижние отсеки левого борта 38–44, 47–53, 53–59-го шпангоутов Корабль выпрямился, и тогда перепустили вниз воду из коридора, затопленного комендорами батареи. Из кочегарки откачали воду помпами, затопленные отсеки осушили, и снова трюмные системы были приготовлены к дальнейшей борьбе с кренами.

Сказалась большая тренировка трюмного состава и то, что была разработана усовершенствованная система выпрямления крена с помощью использования креновых труб. Непосредственными исполнителями этой сложной операции у трюмного механика были его двое старшин отсеков унтер-офицеры Федоров и Зайцев, работавшие на корабле еще во время постройки.

Во второй период боя было несколько попаданий 12-дюймовых снарядов в броневой пояс по ватерлинии. Броня всюду выполнила свое назначение: плиты не были пробиты и устояли, корабль не получил пробоин по ватерлинии. Один 12-дюймовый снаряд попал в броню верхнего 6-дюймового пояса против носовой 12-дюймовой башни, два таких же снаряда один за другим ударили в пояс против 6-дюймовой носовой башни. Поднявшиеся столбы воды до 60 футов высотой обрушились на корабль и залили боевую рубку и носовые башни. Когда 12-дюймовый снаряд попал в броневой пояс против 12-дюймовой кормовой башни, то взметнулся столб воды не меньше, чем при минном взрыве. Получив резкий толчок и сотрясение, корабль накренился и сильно рыскнул на курсе. Каскады воды залили ют, покрыли крышу кормовой 12-дюймовой башни. Масса воды хлынула вниз через пробоины в верхней палубе.

8-дюймовый снаряд ударил в броню выше орудийного порта кормового каземата. Его осколки разбили крышку порта, а броня в месте удара моментально раскалилась и расплавилась, образовав стальные сосульки.

В одно орудие кормовой 6-дюймовой левой башни влетел внутрь дула отраженный осколок, который не был замечен при заряжании. Орудие было заряжено сегментным 6-дюймовым снарядом в момент отражения минной атаки на «Суворов». Снаряд не дошел до места и заклинился так, что затвор нельзя было закрыть. Разрядить орудие оказалось невозможным, вследствие чего оно вышло из строя.

Разрушения верхней части корабля быстро увеличивались. На спардеке и на надводных палубах образовался хаос из обломков стали, сорванных легких переборок и разбитых предметов оборудования. Межпалубные трапы почти всюду были снесены, так как их сметало и скручивало взрывами фугасных снарядов.

Для сообщения между палубами приходилось пользоваться образовавшимися в палубах пробоинами, спуская в них тросовые концы и заранее приготовленные стремянки.

При всех этих разрушениях машины, котлы, руль и все рулевые устройства продолжали оставаться в целости. Пловучесть и остойчивость корабля сохранились в полной мере. Действовало еще несколько крупных орудий, вращалась часть башен, еще имелись снаряды, а поэтому корабль продолжал яростно сражаться с полным напряжением сил.

Операционный пункт был переполнен ранеными офицерами и матросами. Пришлось организовать переноску перевязанных в смежный отсек броневой палубы, так как площади вокруг перевязочной уже не хватало, а надо было готовиться к продолжению боя. Раненые, прибегавшие или доставленные носилками на перевязку, попадали из самых опасных мест, откуда были видны корабли неприятеля и ход боя. Раненые сообщали свои впечатления даже во время операции под ножом врача.

Благодаря прямой связи со всеми частями корабля операционный пункт скоро сделался центром корабля. Сюда стекались все новости. Раненые офицеры продолжали интересоваться ходом сражения и через посыльных давали свои указания и советы.

Около 4 час. 30 мин. донеслись сверху крики «ура!». Их подхватили раненые внизу. Старший боцман Сайм, спустившись на легкую перевязку, сообщил, что неприятель отступил, а наша колонна ходит кругом подбитого японского броненосца и добивает его.

Потом выяснилось, что боцман видел «Суворова». Многие передавали, что наша правая средняя 6-дюймовая башня, в которой не было офицера, действовала по «Суворову». В разгаре боя, когда в башнях после поворотов колонны утрачивается представление о положении неприятельских сил и их курса, это вполне возможно. Комендоры кормовой 12-дюймовой башни уговаривали мичмана Щербачева открыть огонь по внезапно появившемуся в поле их зрения «Суворову», лишившемуся одной трубы и фок-мачты, что делало его похожим на японские крейсера типа «Матсушима». Но Щербачев узнал «Суворова» по наличию средней 6-дюймовой башни.

Около 4 час. 30 мин. бой начал стихать, а к 5 часам мы вышли из соприкосновения с неприятелем. Наступил перерыв в дневной артиллерийской дуэли, длившейся более трех часов без ослабления.

«Орел» несколько оправился после ожесточенного боя с двух бортов. В это время броненосный отряд Того из-за дыма и тумана

потерял нашу колонну во время ее поворота к северу и искал ее в южном направлении. Пользуясь наступлением затишья, на «Орле» успели осмотреть повреждения, убрать убитых, снести на перевязку раненых, затушить все пожары, спустить с палуб воду и приступить к спешной заделке надводных пробоин выше броневого пояса, угрожавших остойчивости при крене свыше 10°. Разнесли пресную воду по башням, в батарею, операционный пункт, погреба, машины и кочегарки. Еще в начале боя напорная цистерна пресной воды на носовом мостике была разбита, а весь трубопровод из нее под верхней палубой перебит, так что все боевые помещения остались без подачи пресной воды.

В операционном пункте тяжело раненых находилось до 40 человек команды и 9 офицеров, остальные после перевязок вновь возвратились на боевые места. Врачи, непрерывно работавшие с 2 часов, успели перевязать всех раненых, а тяжело раненым сменили повязки.

Колонна наша выровнялась, перестроилась и снова направилась к северу по курсу на Владивосток.

Командир носовой 12-дюймовой башни «Орла» лейтенант Павлинов обошел все башни, выяснил их состояние и развел по ним запасную прислугу, взятую из батареи, казематов и от легкой артиллерии на мостиках. В носовой 12-дюймовой башне еще могло действовать правое орудие, пользуясь левым зарядником и ручной подачей. По правому борту в строю оставалась носовая 6-дюймовая башня Гирса, в которую был переведен персонал из левой разрушенной башни Славинского. Средняя 6-дюймовая башня вышла из строя, нория была забита снарядами, проводка выгорела, башня заклинена в мамеринце. Кормовая 6-дюймовая башня Бубнова могла стрелять, пользуясь вертикальным наведением вручную. Кормовая 12-дюймовая башня, несмотря на несколько попаданий в нее, работала исправно, но левое орудие имело ограниченный угол возвышения (не далее 30 кабельтовых) из-за вогнутой над орудием крыши. Управлял башней кондуктор Расторгуев.

Повреждения «Орла» в последней стадии боя до темноты

Последний период боя 14 мая с 6 часов до темноты броненосец «Орел» вел огонь правым бортом против отряда японских броненосцев, а с левого борта подвергался обстрелу броненосных крейсеров. Вместе с головным броненосцем «Бородино» он был главной мишенью огня броненосцев противника, но, в то время как по «Бородино» японцы вели залповую стрельбу всем отрядом, по «Орлу» стреляли один или

два корабля.

За это время в правый борт «Орла» попало до пятнадцати 12-дюймовых снарядов; меньшего калибра снарядов почти не попадало. Около 7 часов вечера, когда на «Орел» перенесли огонь броненосные крейсера, покончившие с «Александром III», стали сыпаться снаряды 6– и 8-дюймового калибра с левого борта по верхним частям корабля.

Если бы бой затянулся дальше, то избитый «Орел» уже недолго мог бы выдержать сосредоточенный огонь неприятеля. Боевая сила броненосца к 6 часам вечера истощилась более чем наполовину. Хотя броня еще не была пробита, но большое количество плит расшатано и слабо держалось на болтах. При повторных попаданиях эти плиты стали бы отваливаться. Из повреждений, полученных после 6 часов, наиболее существенными были дальнейшие разрушения башен. В основание правой кормовой 6-дюймовой башни одновременно попали два 12-дюймовых снаряда, разорвавшихся на срезе ниже вращающейся части. Башню совершенно заклинили две сдвинувшиеся броневые плиты защиты подачи и закрученный мамеринец. Лист спардека разрушен и загнут кверху под дно башни. Стойки и угольники, крепившие плиты защиты подачной трубы, счищены газами. Готова свалиться одна плита, сдвинулась внаружу и не имеет никаких креплений. Башня не годна к действию. Пробоина по борту по высоте от верхней палубы до спардека достигает 12 футов длины, общей площадью до 100 квадратных футов.

В адмиральской столовой начался большой пожар. Вскоре еще два 12-дюймовых снаряда попали почти в то же самое место. Один из снарядов, пройдя через обшивку в адмиральский кабинет, взорвался при ударе о верхнюю палубу. Взрывом полностью уничтожены кабинет, спальня и ванная адмиральского помещения. В палубе образовался провал вниз до 8 футов в диаметре.

Начался большой пожар на верхней палубе и ниже в каютах на батарейной палубе. Еще один 12-дюймовый снаряд взорвался на 70-м шпангоуте на настиле бортового среза и сделал дыру в палубе до 60 квадратных футов. Сообщение вдоль среза прервано.

Три или четыре 12-дюймовых снаряда попали на спардек у грот-мачты и разрушили кормы всех четырех катеров на рострах, лебедки, стрелы катеров, нижний и средний переходные мостики, коечные сетки и трапы. Кожух над главным трапом со шканцев вниз в офицерские помещения целиком вдавлен в вырез трапа и совершенно закрыл путь, по которому во время боя шел спуск раненых с верхних частей корабля в операционный пункт.

Два попадания 12-дюймовых снарядов с промежутком в 30 секунд пришлись в поясную броню против операционного пункта, видимо, в нижний броневой пояс. От этих ударов все находившиеся в операционной испытали сильнейшее сотрясение, вызвавшее полуобморочное состояние. Корабль звенел и дрожал всем корпусом. Получился сильный дрейф влево от курса. Появился крен градусов до 6 и держался в течение четверти часа, пока по приказу из боевой рубки трюмные не выпрямили его. Видимо, произошло затопление коридора позади брони или нижних бортовых отсеков через треснувшую обшивку и выскочившие от удара заклепки.

Еще одно такое же попадание пришлось в броню против машинной мастерской в смежное с операционной отделение на нижней палубе. От сотрясения слетели все закрепленные на переборках предметы, а. инструменты вылетели из шкафов и рассыпались по палубе. Находившийся в мастерской человек дважды перекувырнулся через голову. Такой же снаряд попал в поясную броню против 12-дюймовой кормовой башни. Взрывом и осколками уничтожены на большом расстоянии полки для укладки сетей, сорван один шест, а сети разметаны и порваны в клочки.

Когда начались большие пожары на шканцах, в адмиральском и командирском помещениях, то по приемным шахтам машинной вдувной вентиляции стало засасывать в нижние помещения едкий дым, газы от разрыва снарядов и даже пламя. Особенно много дыму пошло в машину по добавочным шахтам машинной вентиляции. Сильные вентиляторы в две минуты заполнили дымом все машинное отделение, так как их приемные шахты выходили в адмиральское помещение. Пока выяснили, что это не пожар в машине, а душит своя же вентиляция при пожарах наверху, люди стали угорать. Послали машинистов на батарейную палубу и выключили вдувную вентиляцию, оставив вытяжную.

В вытяжную шахту естественной тяги горячего воздуха при разрывах вверху посыпались осколки снарядов, разбитые стекла и обломки, проскакивавшие через (решетку из броневых колосников. По счастливой случайности стекла и куски металла не попали между движущимися частями и не вызвали повреждения или заклинивания механизмов. В левую машину по шахте влетел осколок разорвавшегося снаряда до семи фунтов весом, задержавшийся на индикаторных площадках. На нем еще осталось взрывчатое вещество, которое продолжало гореть яркожелтым пламенем, распространяя удушливый газ. У некоторых машинистов появились признаки отравления.

Помощник старшего механика Скляревский почувствовал себя дурно, у него началась рвота, продолжавшаяся всю ночь.

Два раза поднималась ложная тревога в бомбовых погребах из-за дыма, попадавшего по вентиляции. Из погребов средней 6-дюймовой башни сообщили в центральный пост, что в погребе пожар и комендоры, чтобы предотвратить взрыв, поспешили открыть затопление. Только явившиеся по вызову трюмные выяснили, в чем дело, закрыли вдувную вентиляцию погребов, прекратили затопление и откачали воду.

После разрыва двух 12-дюймовых снарядов на шканцах в полминуты затянуло дымом и газами весь операционный пункт и отсек, где лежали на койках раненые. Сразу трудно было понять, что происходит. Сначала показалось, что газы проникли через сходной трап и по машинной шахте. Я, находясь у входа в перевязочный пункт, заметил, что дым валит из углов, куда выведены рожки вдувной вентиляции, и поспешил послать санитаров выключить вентиляцию, указав им, где найти выключатели. Вытяжную вентиляцию пустили полным ходом, и в короткое время воздух очистился, хотя наверху бушевал огромный пожар. Угар продолжался всего полторы — две минуты, но многие из лежавших на полу раненых уже потеряли сознание. Лучше чувствовали себя те, кто стоял на ногах.

К концу боя пожары охватили почти всю кормовую часть корабля. Наряду с огнем явилась другая опасность: стала угрожать вода. При тушении пожаров были пущены в ход все имевшиеся пожарные средства. В разных участках корабля работало одновременно до десяти шлангов, ливших воду на палубы и лишь незначительная часть которой сбегала за борт. Часть воды в корме, скопившаяся выше пробоин, уходила за борт через отверстия от осколков и снарядов. Но к концу дневного боя и перед началом минных атак на палубах гуляло до 300 тонн воды. На циркуляциях вода сразу скатывалась на один борт, и корабль шатался, как пьяный. После поворотов он оставался с креном внаружу циркуляции. Такое состояние корабля было чрезвычайно опасным в случае внезапной минной пробоины. Для быстрой уборки воды пришлось прибегнуть к ручному способу отлива воды с помощью керосиновых жестяных банок. Их выдали комендорам в батарею и трюмно-пожарному дивизиону.

Последние попадания в «Орел» залпов 12-дюймовых орудий произошли уже после гибели «Бородино». Видимо, прицел был взят по пламени пожаров в районе грот-мачты. Потребовались громадные усилия, чтобы справиться с распространением огня в этой части корабля. От взрывов и нагревания деформировались двери в адмиральское помещение, в котором был главный очаг

пламени. Закрытые двери не поддавались даже ударам ломов, и поэтому нельзя было проникнуть в этот район. Обнаружив пробоины в верхней палубе, проникли в адмиральский кабинет снизу из батарейной палубы. Через пробоины удалось протянуть шланги и подать людям пипки, и только тогда началась настоящая борьба с бушевавшим пламенем.

Правая кормовая 6-дюймовая башня оказалась со всех сторон окруженной костром. Броня ее подачной трубы накалилась докрасна. Сама вращающаяся башня была заклинена в траверзном положении.

Дым из адмиральской столовой застлал весь ют корабля, и оставаться в кормовой 12-дюймовой башне было невозможно. Кондуктор Расторгуев, сменивший башенного командира мичмана Щербачева, приказал прислуге башни спуститься вниз по трапам подачной вращающейся трубы в бомбовые погреба. Стекла прицелов закоптились, через них нельзя было видеть горизонт в густой пелене дыма. К ночи в погребах этой башни остались только два боевых снаряда: за время боя энергично действовавшая башня расстреляла весь свой боезапас.

В погребах носовой 12-дюймовой башни снаряды и заряды еще оставались, так как после выхода из строя одного орудия и порчи подачи второго башня вела редкий огонь из уцелевшей пушки. Но передать боезапас из носовой башни в кормовую по палубам после всех внутренних разрушений не представлялось. возможным.

Ряд снарядов попал в носовую часть корабля. Два 12-дюймовых снаряда попали в носовой отсек на батарейной палубе, где помещалась кают-компания кондукторов. Был вырван весь правый передний клюз, он со всеми креплениями вывалился за борт. Одновременно уничтожен носовой палубный прожектор. Другой снаряд образовал огромную пробоину в борту до уровня батарейной палубы и произвел полное опустошение в кондукторском отделении. На ходу через пробоину начала сильно поддавать волна. Вода раскатывалась по батарейной палубе. Были вызваны трюмные, которые наглухо закрыли непроницаемую дверь в переборке на 13-м шпангоуте и забили дыры от осколков снаряда.

12-дюймовый снаряд ударил в первую броневую плиту верхнего пояса по правому борту, прикрепленную нарезными сквозными болтами к телу форштевня, плита оторвалась, но не отвалилась. Отлетела наружная крышка носового минного аппарата, в аппарат пошла вода, но ее задержала внутренняя крышка.

Ночной бой с японскими миноносцами

Во время дневного боя отряды японских миноносцев неоднократно бросались в атаку, но безрезультатно, так как наши избитые корабли не подпускали их на минный выстрел. Даже «Суворов», «Камчатка» и транспорты успешно отражали минные атаки. Японские миноносцы не смогли днем подорвать ни один корабль. К вечеру им удалось утопить четырьмя минами беспомощный «Суворов» и взорвать транспорт «Камчатка».

Еще днем стало очевидно, что японцы готовятся яростными ночными атаками довершить разгром нашей эскадры, пользуясь расстройством командования и ослаблением поврежденных в артиллерийском бою кораблей. Успеху японских атак должно было содействовать и то обстоятельство, что бой происходил вблизи их баз, вследствие чего даже их малые и тихоходные миноносцы могли участвовать в атаках.

Когда солнце стало садиться, со всех сторон горизонта начали накапливаться отряды японских миноносцев. Еще перед, гибелью «Бородино» впереди по курсу показался отряд из:, восьми миноносцев, шедший фронтом в атаку. После опрокидывания «Бородино» вышел влево «Николай I», держа сигнал «Следовать за мной». Он круто повернул в зюйд-вестовую четверть, в то время как боевая японская колонна уходила на ост, очищая арену своим миноносцам. На нашу кильватерную колонну сразу же стремительно понеслись отряды японских миноносцев. «Николай I» стал увеличивать ход и довел его до 13–14 узлов. Слева на раковине отдельно от колонны оставшихся броненосцев шли отрядом наши крейсера и миноносцы.

Транспорты отстали и рассеялись в разные стороны. Они предоставлены собственной судьбе.

Быстро темнело. Первые атаки мы приняли с норда на контркурсах, затем отдельные миноносцы и целые отряды бросились вдогонку за нами и вели яростные атаки на параллельных курсах, особенно наседая на начавший растягиваться хвост колонны.

Из крейсеров при отряде броненосцев шли: справа «Изумруд», слева «Владимир Мономах». Непрерывные атаки длились с 9 часов до 12 ночи, их было не менее восьми. Миноносцы сближались с нами до двух — трех кабельтовых по правому борту.

«Орел» отражал атаки всего тремя орудиями: одним уцелевшим 12-дюймовым носовым и двумя орудиями правой носовой 6-дюймовой башни. Батарею правого борта, которая, как исключение, в бою не пострадала, приказано было не отдраивать,

и все орудийные порты оставались плотно закрытыми. Размещенные на мостиках «Орла» без всякого прикрытия прожекторы, все шесть, были сбиты. Отражением атак командовал лейтенант Павлинов. Чтобы лучше видеть, он вылез на крышу башни и оттуда голосом отдавал приказания в обе башни. Одна мина прошла перед самым форштевнем «Орла». Выпустивший мину миноносец был потоплен на глазах у «Орла» выстрелами шедших сзади кораблей, которые осветили его прожекторами.

«Николай» шел впереди «Орла», имея только один прикрытый с боков кильватерный огонь, по которому мы и ориентировались, чтобы не потерять в темноте своего головного. С помощью временной проводки такой же кормовой огонь был пристроен на корме «Орла». Сзади «Орла» шел «Апраксин». «Николай» сохранил в бою всю артиллерию, кроме одного 12-дюймового орудия в носовой башне. Идя головным, он энергично отражал атаки и «Орел» оказался под его защитой.

С 10 часов ночи по нашему левому борту не стало видно «Мономаха». Сзади в кильватер «Орлу» можно было рассмотреть только два корабля. Небогатов после отражения атак снова привел на курс норд-ост 23° и шел максимальным ходом на Владивосток. Ветер был с зюйд-веста, силой 3–4 балла, с довольно крутой зыбью с левого борта.

Слева до полуночи вспыхивали по горизонту огоньки отдельных выстрелов. Справа вдали показались огни каких-то судов. Можно было предполагать, что ближе к берегам Японии, чтобы перехватить нас в открытом море на пути к Владивостоку, спешили на норд отряды японских броненосцев и крейсеров.

Из наших кораблей, шедших в колонне за «Николаем», пользовался прожекторами только один «Наварин». Он светил во все стороны и часто освещал наши собственные впереди идущие корабли. Иногда в его лучи попадали и неприятельские миноносцы. Один из них был освещен на траверзе «Орла». Миноносец уже выпустил свои мины, был подбит, стоял на месте и сильно парил. Его положение было безнадежным. В луче света ясно вырисовалась на мостике фигура командира, который, опершись локтем на колено, спокойно курил, рассматривая наши обходившие его корабли. Расстояние до него было около кабельтова. Грянул выстрел из 10-дюймового орудия «Сенявина» сзади. Разрыв пришелся в центре борта, миноносец сломался пополам, обе его половины поднялись вверх, сложились вместе, и обломки поднесло к борту «Наварина». Он проследил за ними лучом прожектора, а когда обломки исчезли под водой, закрыл фонарь, и вся картина гибели врага потонула в ночном мраке.

Сзади на горизонте еще долго появлялись вспышки прожекторов. Видимо, оставшиеся корабли в одиночку отбивались от минных атак.

«Орел» все время точно держался кильватерного огня «Николая» и, соблюдая расстояние в два кабельтова, развивал 92 оборота, ход 13 узлов. Механики говорили, что пару хватает с избытком, а машины работают вполне исправно. При необходимости можно развить полный ход. Судя по числу оборотов, корабль мог бы без труда развить до 16 узлов.

Ночью, когда атаки стихли, с «Николая» — семафор «Орлу»: «Как имя судна, кто командир?» Затем был запрос о состоянии артиллерии. Около 2 часов ночи взошла луна, но ее скрыли тучи. Тем не менее можно было рассмотреть, что от всей нашей колонны осталось пять кораблей в следовавшем за Небогатовым отряде. Остальные корабли растерялись за время ночных минных атак, отбились от колонны или стали жертвами неприятельских миноносцев.

Отряд крейсеров, в который входили «Олег» и «Аврора», перестал быть виден еще после первого поворота Небогатова к зюйд-весту перед началом атак.

Только в 2 часа ночи, когда после непрерывного артиллерийского и минного боя, наконец, наступило успокоение, в операционный пункт спустился старший офицер Шведе, имевший сильные контузии в голову, спину и несколько мелких ранений от осколков. С 3 часов дня Шведе заменил раненого командира и вел броненосец во всех стадиях боя. В операционном пункте он обошел всех раненых, расспрашивал офицеров об их состоянии. Командир в это время был без сознания в бреду.

Исправление повреждении и подготовка к продолжению боя 15 мая

К началу минных атак после перевязки на мостик поднялся старший артиллерист Шамшев и вызвал из всех башен артиллерийских кондукторов. Получив информацию о состоянии башен и их повреждениях, он приказал немедленно осмотреть в казематах и батарее все 75-миллиметровые орудия, а затем привести в состояние годности к действию 47-миллиметровые скорострельные орудия на мостиках. На кормовой мостик был послан мичман Карпов, освободившийся от трюмно-пожарного дивизиона после того как удалось окончательно справиться со всеми пожарами.

Лейтенант Павлинов снова обошел все башни и пополнил выбывшую из строя прислугу в тех башнях, где еще оставались

годные орудия.

Был вызван старший механик полковник Парфенов и вместе со вторым артиллеристом Рюминым получил задание осмотреть механизмы всех башен, чтобы восстановить те из них, которые еще могли быть использованы при возобновлении боя утром. На правом борту немедленно начали исправлять среднюю и кормовую 6-дюймовые башни, лишенные горизонтального вращения. Надо было удалить сорванные швеллеры мамеринцев, связывавшие вращающуюся часть с неподвижной броней.

В 12-дюймовых башнях начали исправлять электропроводку, механизмы подачи, протирать прицелы, подкачивать жидкость в компрессоры. Из двадцати 47-миллиметровых орудий путем замены частей, взятых из разбитых пушек, удалось подготовить к действию на носовом мостике пять пушек, на кормовом — четыре.

Из двадцати 75-миллиметровых орудий были уничтожены 10: носовой и кормовой казематы по четыре орудия целиком, а в батарее из двенадцати орудий выбиты два по левому борту. Оставшиеся орудия батареи могли действовать только на дистанции до 30 кабельтовых.

Из минной кладовой был поднят на мостик снятый с минного катера малый 40-сантиметровый прожектор и к нему сделана проводка. Однако сила его света оказалась слаба и от использования его при отражении атак пришлось отказаться, так как луч этого прожектора не мог бы открыть неприятельские миноносцы, но зато выдал бы наше присутствие врагу.

Одновременно с исправлением артиллерии и электропроводки начали заделку пробоин и отверстий от осколков в борту по батарейной палубе, которые более всего угрожали живучести корабля. Параллельно шла уборка воды с палуб, осушение затопленных отсеков, расчистка проходов по палубам, установка сбитых трапов и восстановление отростков перебитых пожарных труб. Заделку пробоин трюмно-пожарный дивизион начал с носа, так как при ходе в 13 узлов корабль сильно принимал воду через пробоины носовой части, приходившиеся на 8–10 футов выше ватерлинии. Особенно большие трудности встретились при заделке пробоин с обоих бортов в кондукторском помещении. Дыры от 6-дюймовых снарядов до 3 футов в диаметре удалось хорошо закрыть щитами и командными койками, но для заделки огромных пробоин от 12-дюймовых снарядов в правом борту потребовалось создать из брусьев и досок переборку от одной палубы до другой. Мелкие дыры внутри корабля забили пробками на пакле, койками и брезентами.

В носовом отсеке в батарейной палубе было снесено несколько вентиляционных труб. Вода по ним сбегала вниз, затопляя отсеки ниже грузовой. Постепенно заполнились отделения балластное, сухарное и носового минного аппарата.

Палубные отверстия от сбитых труб заделывались койками и деревянными крышками. Трюмным пришлось затратить много труда, чтобы закрыть в батарейной палубе броневую 2-дюймовую крышку из отделения носового минного аппарата, которую минеры второпях по боевой тревоге закрыли обратной стороной. Тяжелая крышка заклинилась в прорези палубы, оставив большие отверстия вниз, по которым вода сбегала из кондукторской кают-компании в отделение минного аппарата. Трюмные выбили крышку упором снизу и, перевернув, установили ее как должно, резиной вниз. К 10 часам трюмные восстановили непроницаемость носового отсека, наглухо задраили дверь в переборке на 13-м шпангоуте и укрепили ее деревянными упорами. В это время другая партия трюмных вела заделку пробоин в борту кормового отделения батарейной палубы, где приходились офицерские каюты. С правого борта были две большие пробоины размером 4 X 5 1/2 футов, нанесенные 8-дюймовыми снарядами: одна пробоина в каюте Ларионова на 2 фута выше батарейной палубы, другая — в каюте старшего механика. Кромки этих пробоин — ровные, но слегка загнутые внутрь. Через них то и дело вкатывались в батарейную палубу гребни волн. Обе пробоины удалось накрыть снаружи деревянными щитами, притянутыми к борту с помощью нарезного болта, пропущенного через поперечный брус, заложенный изнутри судна. Однако вследствие кривизны борта щиты отошли внизу и вверху почти на фут от обшивки. Пришлось на щиты укрепить по нижней кромке мягкие подушки из коек и матрацев и подтянуть их натяжными болтами. Эта заделка отверстий не могла бы выдержать давление воды при крене и погружении в воду, но она была достаточна для прикрытия от гребней волн.

Самой опасной оказалась пробоина по левому борту на 71-м шпангоуте в моей каюте № 20. Она была размером 5X6 футов и доходила почти до батарейной палубы, имея чрезвычайно рваные загнутые кромки обшивки. Выпрямить кромки с помощью молотов не удалось. Попытки закрыть пробоину щитом снаружи были безуспешны, так как волна с левого борта ударяла в заделки и выбрасывала койки. По окончании дневного боя трюмный механик Румс взялся за заделку этой пробоины, так как эта бортовая дыра угрожала опасностью в случае подводной пробоины и крена. Убедившись в невозможности ее заделать,

пробоину накрыли парусиновым пластырем снаружи борта, а концы паруса закрепили внизу за полки сетевого заграждения и сверху тросовыми концами привязали к кнехтам на юте. Эта мера сразу уменьшила попадание воды из-за борта при проходе гребней.

Работы по заделке отверстий в наружном тонком борту затруднялись еще необходимостью вести все работы в полной темноте, лишь изредка пользуясь аккумуляторными фонарями, так. как свет внутри корабля через пробоины мог привлечь миноносцы.

Незаделанной осталась огромная пробоина по левому борту в кают-компании рядом с кормовым казематом 75-миллиметровых орудий. Пришлось воспользоваться легкой переборкой кают-компании на 87-м шпангоуте, заложив ее дверь и заделав отверстия, чтобы пресечь возможность распространения воды в нос. С левого борта имелись значительные пробоины от 6-дюймовых снарядов в борту батарейной палубы. Они приходились значительно выше броневой палубы, перекрывающей броневой пояс по ватерлинии. Некоторые из них удалось закрыть деревянными щитами с внутренним поперечным брусом и натяжным болтом, заткнув щели пеньковыми просаленными матами, а остальные,. не представлявшие опасности, оставили открытыми.

Часть пробоин не была обнаружена и подавала воду в батарейную палубу, но трюмные не знали, откуда проникает вода. Так, пробоина была обнаружена по левому борту в помещении лазарета между 29-м и 31-м шпангоутами. 12-дюймовый снаряд ударил в верхний броневой пояс ниже броневой палубы и взрывной волной оторвал тонкий борт от соединения с палубой на протяжении 10 футов, вдавив его внутрь судна. Исковерканные внутренние устройства, мебель и легкие проницаемые переборки загородили доступ к этому отверстию в борту. Пробоина, прилегавшая к броневому траверзу на 31-м шпангоуте, принимала много воды, так как была расположена низко, непосредственно над поясной броней.

Все орудийные порты средней батареи удалось исправить и плотно задраить, что значительно способствовало обеспечению живучести «Орла». Благодаря заранее принятым мерам против пожаров, заготовке материалов и щитов для закрытия пробоин и средств для быстрого выпрямления кренов «Орел», несмотря на громадное число попаданий в него крупных неприятельских снарядов, справился с пожарами и избежал опрокидывания. Правда, оставшиеся горючие материалы, которые нельзя было удалить самостоятельно без общего приказа по эскадре, были

причиной возникновения крупных пожаров, например в адмиральском кормовом помещении. Во всяком случае, пожары не получили такого распространения, как на других однотипных броненосцах 1-го отряда, и не превратились в угрозу для его существования. Палубный деревянный настил воспламенился только на полубаке, когда произошел пожар в шпилевом отделении.

Пожарные рожки на спардеке были открыты с начала боя, и вода обильно лилась на деревянную палубу. На спардеке все время стояли лужи, а избыток воды сбегал за борт. Но когда спардек был пробит снарядами и осколками, то вода стала стекать в нижележащие помещения, откуда стоков не было. Трюмные, заметив это, закрыли во многих местах отростки пожарной магистрали.

С верхней палубы по разбитым шахтам и сорванным трубам вентиляции вода попадала в угольные ямы, в кладовые и в бомбовые погреба, а из батарейной палубы стекала на нижнюю палубу через сходные трапы, с которых при разрывах на броневой палубе счистило газами комингсы. Большое количество воды набралось под полами кочегарок, куда ее приходилось спускать из бортовых отсеков после выравнивания крена.

К 2 часам ночи была закончена заделка пробоин в бортах и уборка воды с палуб. Корабль приведен в относительный порядок для продолжения боя.

Все эти исправления носили временный характер и предохраняли только от захлестывания гребнями волн. Давления воды при крене эти заделки не выдержали бы, и безопасный угол крена обеспечивался только высотой неповрежденного броневого борта, достигавшего 5–5 1/2 футов. Поэтому предельный угол крена не превышал 10°, после чего в воду начали бы погружаться пробоины борта по батарейной палубе и остойчивость корабля быстро бы упала. С левого борта три пробоины — на 31, 79 и 90-м шпангоутах — оставались без заделки, их снаружи лишь накрыли пластырями от захлестывания волн.

Уборка палуб шла непрерывно всю ночь и не прерывалась, даже в моменты минных атак. За борт выкидывались все негодные разбитые предметы, обгорелые койки и побитая мебель из. адмиральского и офицерского помещения и из всех жилых отсеков. С командного мостика и между палубами были установлены деревянные стремянки или повешены шторм-трапы.

Когда закончились неотложные работы, настало время вспомнить и о личном составе. Команде выдали консервы и хлеб, по всем помещениям разнесли пресную воду, отпустили спать людей, не занятых на вахте и на работах, разрешили спать

персоналу башен и погребов. На ют были вынесены 26 неубранных трупов, обнаруженных на корабле, чтобы на рассвете предать их морю. В операционном пункте произведена полная приборка помещения. Часть раненых вынесена в другие отделения на нижней палубе, в прачешную, сушильню, машинную мастерскую и в арсенал.

На командном мостике ночью шло совещание о том, чего можно ждать утром. Японские потери в бою оставались неизвестными. Но, видя гибель наших сильнейших кораблей, все были склонны ожидать, что и японцы имели тяжелые потери. За период минных атак не слышали ни одного минного взрыва, а поэтому мы надеялись, что наша колонна ночью только разделилась, но не потерпела крупного урона. Ждали, что утром откроются идущие параллельным курсом отбившиеся суда или отряды. Соединившись вместе, мы могли бы рассчитывать выдержать бой против пострадавших кораблей противника. Чем ближе нам до боя удастся подойти к Владивостоку, тем больше шансов получить поддержку крейсеров «Громобой» и «Россия», а подбитым кораблям добраться до своих берегов.

Готовясь к продолжению боя наутро, привели в полную известность состояние артиллерии броненосца и наличие оставшихся боевых припасов. Выяснено следующее. Носовая 12-дюймовая башня: осталось одно правое орудие, подача снарядов талями вручную, заряды подаются уцелевшим левым зарядником; в наличии 52 снаряда, главным образом бронебойных. Кормовая 12-дюймовая башня: правое орудие исправно, левое действует на 30 кабельтовых; имеются 2 бронебойных и 2 фугасных снаряда. 6-дюймовые орудия правые: носовая башня может действовать вручную; средняя башня заклинена, проводка выгорела, прицелы испорчены; кормовая башня заклинена по траверзу, подача — вручную; прицелы исправны.

Тоже левые: носовая башня совершенно разрушена; левая средняя действует в нос от траверза, механизмы исправны; осталось 10 бронебойных и 10 фугасных снарядов; в левой кормовой механизмы исправны, прицелы пострадали, в строю одно орудие, снарядов на 110 выстрелов.

75-миллиметровые орудия: в батарее уцелело 10 орудий.

47-миллиметровые орудия: осталось 9 орудий (5 на носовом мостике и 4 на кормовом).

Шлюпки все разбиты или сгорели, катера обращены в груду лома, стрелы и лебедки для спуска уничтожены. Дерево израсходовано для заделки пробоин, половина коек сгорела. Спасательные средства отсутствуют.

Из строевых офицеров остались здоровых три: второй

минный офицер лейтенант Модзалевский (находился при подводных минных аппаратах), лейтенант Бурнашев (ревизор, центральный пост) и мичман Карпов. Из раненых остались в строю контуженные старший офицер капитан 2-го ранга Шведе, лейтенанты Рюмин и Павлинов, мичман Сакеллари. Инженер-механиков осталось в строю пять человек, один отравлен газами. Из команды выбыло до 40 человек убитыми, ранено тяжело 42 человека, легко — 60 человек. В строю — 745 человек.

Благодаря расходу снарядов, угля, воды, масла и выброшенных за борт предметов за время боя броненосец разгрузился до 800 тонн, всплыл на 16 дюймов, показался из воды главный броневой пояс. Механизмы и руль исправны, топлива осталось 750 тонн. Полный ход сохранился до 15 1/2–16 узлов.

С рассветом старший офицер Шведе сообщил, что уцелевший отряд состоит из пяти кораблей. Головным идет «Николай I» под флагом Небогатова, за ним следуют «Орел», «Апраксин» и «Сенявин», а на правом фланге держится крейсер «Изумруд». Остальные суда нашей колонны, последовавшей за «Николаем» с наступлением темноты, за ночь исчезли. На горизонте пока ничего не видно, но есть надежда соединиться с нашими крейсерами и миноносцами, которые, повидимому, в дневном бою 14 мая пострадали мало. Так или иначе, надо быть готовыми к продолжению боя, потому что японцы, располагая преимуществом хода, несомненно, забежали вперед. Может быть, удастся проскользнуть мимо японцев, пользуясь тем, что через узкое место пролива эскадра прорвалась в открытое море.

В 5 часов на левой раковине были замечены дымки судов, шедших параллельным курсом с нами. Возник вопрос: кто идет — свои или чужие? Сигнальщикам казалось, что они видят желтые трубы, узнавали «Олег», «Аврору», «Донского», «Мономаха», «Нахимова». Возникла надежда, что усмотрен отряд крейсеров Энквиста, к которому пристали некоторые из наших отбившихся кораблей. Сзади на горизонте замечено судно, похожее на «Ушакова», но оно скоро скрылось. Погода была ясная, туман рассеялся, ветер стих, но оставалась значительная зыбь от волнения предшествующего дня. По сигналу адмирала с «Николая» «Изумруду» было приказано выяснить, какие суда идут параллельно с нами слева. Пройдя около трех миль, он быстро вернулся и сообщил, что это японские крейсера. Следовательно, мы были уже открыты и находились под неусыпным надзором неприятеля. С «Николая» сигнал: «Приготовиться к бою». Так как наблюдавший за нами отряд состоял из легких крейсеров, то наш отряд был еще достаточно силен, чтобы вступить с ними в бой.

«Николай» повернул влево и пошел на неприятеля, но японские суда, обладавшие более высоким ходом, уклонились от столкновения и стали удаляться. «Николай» привел на прежний курс.

Крейсера противника снова легли на параллельный курс с нами, а число их стало постепенно возрастать. Очевидно, они вели переговоры по беспроволочному телеграфу с главными силами и действовали по инструкции командующего.

Было 6 часов утра, когда я, обессиленный почти 48 часами бодрствования и всеми потрясениями предыдущего дня, попросил баталера Новикова помочь мне перейти в соседнюю машинную мастерскую, где надеялся прилечь на 1–2 часа до нового боя. Для этого потребовалось подняться на батарейную палубу и спуститься по другому трапу в смежный отсек. Устроившись здесь на столе токарного станка и подложив под голову матросский бушлат, я скоро забылся, но и во сне продолжал переживать картины боя. Из состояния кошмара меня вывел Новиков, спустившийся ко мне в машинную мастерскую в 8 часов. Он принес сухари и консервы и сообщил, что справа от нас показался второй отряд в шесть судов. Видимо, нас обгоняет отряд броненосных крейсеров. Итак, мы уже в тисках. Деваться некуда. Небогатов продолжает идти вперед.

Сдача адмирала Небогатова и четырех броненосцев

Около 9 час. 30 мин. утра пелена сгустившегося тумана, закрывавшая горизонт впереди по нашему курсу, внезапно поднялась и нашим кораблям открылось необычайное зрелище: путь вперед на север к Владивостоку нам преграждала японская эскадра в составе всех броненосцев и крейсеров, с которыми мы выдержали смертельный бой накануне. С флангов и с тыла мы уже видели отряды крейсеров и судов береговой обороны со скрывавшимися за ними миноносцами.

Пока коридор между отрядами противника оставался открытым впереди, мы покорно шли по единственному возможному пути. Но теперь, когда завеса тумана с утренними лучами солнца поднялась, мы увидели, что и это направление оказалось прегражденным, так как с севера на нас надвигалась строем фронта колонна кораблей, включавшая все главные силы адмирала Того. Наш отряд из пяти кораблей оказался охваченным со всех сторон горизонта железным кольцом всего японского боевого флота. На этот неравный бой японцы собрали 27 броненосцев и крейсеров, не считая миноносцев и посыльных судов. Все корабли, насколько можно было видеть, не имели

никаких наружных повреждений! Трубы, мачты, мостики и борта сохранили вполне исправный вид.

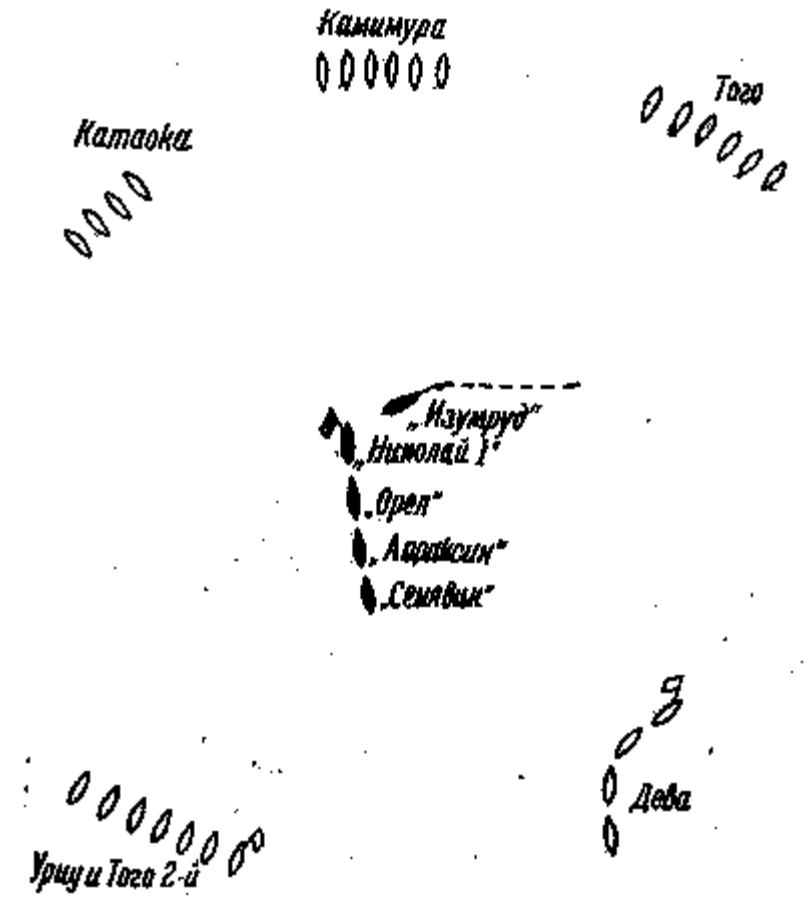
Неприятель с дистанции 70–80 кабельтовых открыл огонь по флагманскому кораблю «Николай I». Стрелял всего один корабль, концевой из отряда броненосцев, видимо, крейсер «Касуга». После перелета и недолета третий боевой снаряд накрыл цель. Далее, несмотря на огромную дистанцию, все снаряды стали попадать в корабль под адмиральским флагом.

«Николай» остановился и застопорил машины, другие наши корабли также остановились. «Николай» на огонь противника не отвечал и поднял сигнал по международному своду «9–5–3», что означало: «Окружен, сдаюсь». Вслед за этим семафором было передано по отряду: «Окруженный превосходными силами неприятеля, вынужден сдаться».

«Орел» еще до поднятия сигнала о сдаче открыл огонь из правой средней 6-дюймовой башни, сделав два пристрелочных выстрела, после которых должна была начать действовать носовая 12-дюймовая башня из уцелевшего орудия, уже заряженного.

Некоторое время сигнал Небогатова о сдаче «Орел» не репетовал, но так как японцы продолжали расстрел «Николая», то «Орел» вместе с другими двумя кораблями поднял тот же сигнал.

Адмирал не предупредил, за краткостью времени и внезапностью, о своем решении сдать весь отряд, так что командиры кораблей были поставлены перед совершившимся фактом сдачи. Адмирал Небогатов, опираясь на право командующего отдельным отрядом кораблей, решил вопрос единолично после краткого совещания на мостике со своим штабом.



Положение к 9 час. 30 мин. утра 15 мая.
Окружение Небогатова.

Японцы не сразу разобрали сигнал Небогатова и некоторое время продолжали обстрел «Николая», который стоял с застопоренными машинами. На нем была разбита дымовая труба, получена огромная пробоина в носовой части у ватерлинии, возник пожар на носовом мостике. Несколько человек команды ранено осколками. Полагая, что сигнал не разобран японцами или не виден им, Небогатов приказал поднять японский флаг. Три других корабля сделали то же. Крейсер «Изумруд» первоначально автоматически повторил сигнал адмирала и стал поднимать японский флаг, но, разобравшись, спустил флаг и дал полный ход, бросившись на прорыв через смыкавшуюся линию крейсеров. За ним погнались два наиболее быстроходных крейсера «Касаги» и «Читозе», но «Изумруд» вырвался из кольца ранее, чем оно сомкнулось. Сразу стало очевидно, что японцам

его не догнать. Небогатов вызвал на «Николай» командиров трех кораблей и заявил им, что он сдал суда во избежание бесполезного кровопролития. Адмирал Того согласился разрешить офицерам вернуться в Россию при оружии, с условием, что судам не будет нанесено повреждений. На кораблях решение о поднятии сигналов о сдаче также было принято на мостиках единолично командирами.

На кораблях раздавались протесты офицеров и матросов, но организованного коллективного сопротивления нигде не было оказано. Немедленно подошли японские миноносцы и стали принимать на борт наших офицеров и команды для размещения их на японских кораблях. «Николай», «Апраксин» и «Сенявин» они взяли на буксир и повели в японский порт.

С «Орлом» положение было более затруднительное из-за его многочисленных повреждений и большого числа раненых. Японцы увезли старшего офицера Шведе, старшего механика Парфенова, Румса, Сакеллари и Модзалевского, которых поместили на броненосец «Асахи». Половина команды также была переведена на этот броненосец. Всех раненых офицеров, механиков, врачей и ревизора оставили на «Орле» и перевели в менее разрушенные лазаретные помещения в носовой части. На броненосец назначен японский командир, механик и 80 человек машинной и котельной команды, которые должны были наладить работу механизмов, чтобы довести корабль до ближайшего японского порта. После этих мероприятий японская эскадра стала уходить отрядами по разным направлениям. «Орел» остался один с японским десантом на борту под конвоем миноносца. На другой день «Орел» был приведен в порт Майдзуру, а все раненые офицеры и матросы размещены в госпитале.

В японском плену

Глава XXXIX. Отправка офицеров «Орла» в лагерь Киото

23 июля. После двухмесячного пребывания в госпитале порта Майдзуру я с четырьмя другими офицерами «Орла», как окончившие лечение после ранений, препровождены в карантин на остров Ниношима. Этот дикий гористый островок совершенно необитаем. Здесь был выстроен ряд дощатых поместительных бараков, через которые в свое время был пропущен весь пленный гарнизон Порт-Артура и личный состав Тихоокеанской эскадры. В одном из огромных пустовавших бараков поместили и нас, пропустив предварительно через санитарный пункт, где мы прошли полное обследование и приняли горячую ванну в общем бассейне.

Вследствие полной изолированности этого островка и невозможности сбежать на берег здесь нет ни часовых, ни администрации лагеря. По ночам со стороны Тихого океана дует дикий ветер, задувает через все щели, хлещет береговым песком с прибойной полосы в стены и гремит по крыше, а в горах уныло воет собака, брошенная Стесселем. Все учреждения лагеря расположены на берегу, в километре от острова. С берегом нас разъединяет пролив. Оттуда ежедневно на катере нам доставляется продовольствие и приезжает японский переводчик.

Мы жалуемся на совершенно исключительный характер нашего заточения. Переводчик разводит руками и говорит, что «так у них полагается», но утешает, что заключение на острове скоро кончится и тогда нас отправят в благоустроенные лагери с общежитиями для пленных моряков-цусимцев в Киото или в Осаку.

5 августа. Вчера, наконец, нас пятерых орловских офицеров после 22-дневного пребывания в Ниношиме перевели в Киото. Мы помещены в древнем монастырском храме Хонго-Куди, обнесенном высокими стенами и расположенном близко к центру города. В нем организован лагерь для военнопленных морских офицеров-цусимцев. Здесь уже размещены сорок человек с «Сенявина» и «Апраксина».

Чтобы наше помещение приспособить для жизни пленных, японцы распорядились очень просто: они сдвинули своих деревянных позолоченных богов в центр здания, загородили их досками, а террасы со всех четырех сторон здания, перекрытого

высокой выгнутой черепичной крышей, разбили тонкими перегородками из сосновых рамок, оклеенных рисовой бумагой. Получились помещения, напоминающие корабельные каюты. Каждая такая каюта, или ячейка, имеет свою койку с матрацем, над которой укреплен прозрачный балдахин «москит-хауз». Он предохраняет ночью от проникновения москитов, являющихся в Японии настоящим бедствием. При храме, внутри стен, окружающих участок монастыря, образован закрытый двор, среди которого растут великолепные японские сосны с кривыми стволами и священные карликовые деревья.

Город Киото очень красиво расположен в долине среди гор и прорезан большой рекой, вытекающей из горного озера Бива, находящегося в 20 километрах от Киото. По реке к морю идут груженые баржи, в городе множество чрезвычайно интересных храмов старинной архитектуры. Зданий европейской архитектуры здесь немного: несколько гостиниц, университет и крупные торговые дома.

17 августа. Попав в Киото, я снова соединился с соплавателями на «Орле», которые прошли через госпиталь Майдзуру. Не раненые и не нуждавшиеся в госпитальном уходе орловцы были направлены в город Осаку, который находится в 50 километрах от Киото. Из орловцев туда попали старший офицер Шведе, все механики и обер-аудитор Добровольский. Врачи и священник отец Паисий отпущены в Россию.

Всего в лагере Хонго-Куди живут 50 офицеров и 15 матросов с разных кораблей. Кроме офицеров с «Сенявина», «Апраксина» и «Николая», есть несколько человек, спасенных с «Дмитрия Донского», «Нахимова», «Светланы» и миноносцев. Орловцев собралось со мной восемь человек. В нашем общежитии помещается командир миноносца «Буйный» капитан 2-го ранга Коломийцев, который спас с «Суворова» во время боя адмирала Рожественского и его штаб, когда флагманский корабль был уже брошен эскадрой.

Кроме нашего общежития в Киото, есть еще два других. В одном из них помещен адмирал Рожественский со спасенными с ним офицерами его штаба и матросами, находившимися в распоряжении штаба. «Суворовцев» всего 19 человек. Другое общежитие отведено для Небогатова, его штаба и судового состава «Николая I».

У нас в общежитии, благодаря отсутствию адмиралов и их штабов, сразу создались непринужденные товарищеские отношения всех обитателей. Преобладает молодежь — мичманы и лейтенанты. Есть несколько инженер-механиков с эскадры Небогатова. Для более продуктивного использования свободного

времени организовался «вольный университет», в котором каждый преподает то, что может, а слушателями являются все желающие. Я присоединился к группе занимающихся английским языком, который преподает лейтенант Рощаковский, прорвавшийся из Артура на миноносце «Решительный», захваченном затем японцами в китайскому порту Чифу. Мы купили рассказы Конан-Дойля на английском языке и читаем на наших занятиях.

Кроме того, я вошел экспертом по кораблестроению в состав офицеров, организовавших военно-морскую игру для решения тактической проблемы: бой броненосцев с броненосными крейсерами. После Цусимы этот вопрос приобрел специальный интерес под влиянием удачного разделения японской колонны на два боевых отряда, дополнявших один другого. Отряд броненосцев имел преобладание в крупной артиллерии и броне, а броненосные крейсера при наличии многочисленной средней артиллерии и достаточно распространенном по борту бронировании умеренных толщин (до 6–7 дюймов) располагали значительным превосходством хода и маневренной гибкостью.

Для решения поставленной задачи был взят воображаемый случай боя пяти германских броненосцев класса «Дейтчланд» с шестью последними французскими броненосными крейсерами типа «Леон Гамбетта». Игра заинтересовала всех, и в нее втянулись также некоторые офицеры из штаба Рожественского.

По просьбе группы офицеров я прочел доклад о постройке, боевых качествах и роли броненосцев типа «Суворов» в Цусимском бою. Собрались слушатели из всех общежитий, но адмиралов не было.

Глава XL. Мой доклад собранию офицеров об итогах Цусимского боя и тактических ошибках, приведших к цусимскому поражению

Я использовал все материалы, накопленные мной еще со времени училищной практики, и рассказал о постройке, походе и участии в бою броненосца «Орел». Так как все надежды на возможный успех операции прорыва через Цусимский пролив основывались на тактических элементах наших четырех новых кораблей типа «Суворов», «Бородино», поэтому я подчеркнул, что вопрос о правильном использовании в бою этих кораблей являлся решающим моментом для возможности нашего успеха.

В докладе я доказывал, что эти корабли не дали того эффекта, какой мог быть достигнут при иной тактике в бою. Корабли были поставлены в совершенно ненормальные условия,

которые парализовали их основные боевые качества. Не была проведена боевая подготовка перед боем, не использована повышенная скорость и выгодное расположение артиллерии 6-дюймового калибра в башнях с большими углами обстрела, не удалено дерево из верхних частей корабля, не проведена перед боем разгрузка от лишних грузов для увеличения остойчивости и пловучести. Но основным моментом, погубившим лучшие корабли, было неудачное маневрирование командующего в момент завязки боя, которое сразу поставило корабли первого отряда под сосредоточенный удар всей колонны противника, тогда как более половины кораблей нашей колонны фактически оказалось вне линии боя. Вся тяжесть боя была принята на себя пятью передними кораблями против 12 кораблей противника, а через полчаса в бою с нашей стороны принимали активное участие только три современных корабля.

Как вывод из фактической обстановки боя я пришел к заключению, что гибель трех лучших кораблей типа «Бородино» явилась не причиной поражения эскадры, как пытаются утверждать некоторые чины штаба командующего, а, наоборот, явилась следствием допущенных командованием ошибок, приведших эскадру к разгрому.

«Суворов», «Александр» и «Бородино» погибли около 7 часов вечера, выдержав ужасающий концентрированный огонь двенадцати кораблей противника в течение всего дневного боя 14 мая, продолжавшегося более пяти часов. В момент гибели эти корабли уже лишились своей боевой наступательной силы и представляли собой лишь пловучие остовы, объятые сплошными пожарами, лишенные почти всей артиллерии, израсходовавшие боезапас и с разрушенным всем надводным бортом выше поясной брони. Они потеряли способность нанести чувствительные удары противнику и превратились в низкобортные мониторы с надводным броневым бортом в 5 футов высотою. Им грозило опрокидывание при крене, сопровождавшемся погружением главной поясной брони. В таком отчаянном положении эти корабли оказались в результате полученных ими повреждений.

Момент завязки боя открывал перед Рожественским полную возможность захватить инициативу в свои руки и атаковать японскую колонну во время поворота адмирала Того последовательно на обратный курс, когда его боевая колонна оказалась сдвоенной и была «завязана в узел». Если бы Рожественский бросился в атаку на противника в этот решительный период перед открытием огня с четырьмя однотипными новыми броненосцами, идя полным ходом в 16 узлов, то он имел бы возможность сблизиться с японской

колонной на самую близкую дистанцию и спутать строй противника. Тогда перед ним открылись бы широкие возможности превратить дальнейший бой в беспорядочную свалку, подтянуть тихоходные корабли хвостовой части нашей колонны и связать свободное маневрирование японцев, подбив или выведя из строя некоторые из их кораблей.

Этот момент не только был упущен, но, наоборот, Рожественский своим первым перестроением в одну кильватерную колонну спутал весь строй своей эскадры и с самого начала боя предоставил противнику возможность проводить план охвата нашей головы, используя огромное преимущество хода. Именно эта пассивность и ошибки Рожественского при завязке боя предрешили быструю гибель «Осляби», выход из строя «Суворова» и изоляцию в артиллерийской дуэли трех оставшихся броненосцев первого отряда от хвостовых семи броненосцев. А в морском бою успех первого удара предрешает исход сражения. Понеся непоправимые потери за первые полчаса боя, русская эскадра была обречена на уничтожение. Не входя в подробный анализ тактических ошибок русского командования, надо особо выделить значение следующих моментов, предопределивших гибель лучших русских кораблей.

Рожественский считал свои силы недостаточными для боя со всем флотом, но, подчиняясь верховному руководству, он решил идти во Владивосток соединенной эскадрой с транспортами по кратчайшему пути, прорываясь через Цусимский пролив. Решение было принято им единолично, без совещания с младшими флагманами, командирами кораблей и специалистами. Однако принятое командующим упрощенное и прямолинейное решение прорыва всей эскадрой через Цусимский пролив являлось наиболее трудным для его разнотипных кораблей и предоставляло все преимущества, зависящие от стратегической обстановки района, его противнику. Поэтому эскадра должна была стремиться достигнуть своей тихоокеанской базы, сохранив ударные силы для последующих сложных операций.

Придя во Владивосток без боя, можно было бы привести корабли в надлежащее боевое состояние, разгрузить их, снять все лишнее, дать отдых личному составу, ликвидировать последствия тяжелого семимесячного похода и выбрать подходящую обстановку для начала наступательных операций. Проскользнуть мимо Японии незамеченным было весьма трудной тактической задачей, но тем не менее осуществимой при выборе подходящих для этого условий.

Поставив себе такую цель, командующий должен был принять

все меры для того, чтобы ввести противника в заблуждение насчет своих сил, имея в виду главную задачу прорыва и не осложняя ее добавочными целями привода с собою во Владивосток группы тихоходных транспортов.

В эскадру для прорыва должны были войти только быстроходные корабли: броненосцы с ходом в 16 узлов, крейсера со скоростью до 18 узлов и миноносцы. Транспортными кораблями при этом ударном отряде могли бы служить вспомогательные крейсера, т. е. вооруженные пароходы с ходом 18 узлов, которых при эскадре было пять. На эти огромные пароходы могли быть перегружены все ценные боевые грузы с тихоходных транспортов.

Тихоходные броненосцы с 12-узловой скоростью: «Сисой», «Наварин», «Николай» и три типа «Ушаков», а также три старых броненосных крейсера «Нахимов», «Донской» и «Мономах» могли составить вторую эскадру и идти к Владивостоку северным проливом — Лаперузовым, обходя Японию Тихим океаном и скрываясь до назначенного момента у берегов Сахалина. Разделив эскадру на два отряда — быстроходный с ходом 16 узлов и тихоходный с 12-узловым, — можно было в полной мере использовать наступательную силу обоих отрядов. Раздельное маневрирование двух отрядов не только не ослабило бы эскадру, но и обеспечило бы возможность максимального развития боевой мощности каждой составной части.

Тактический план прорыва через пролив мог быть решен и в виде совместной операции, причем быстроходный отряд должен был бы восполнить отсутствие броненосных крейсеров при эскадре и служил бы активным авангардом. Его поддержкой должен был бы служить быстроходный крейсерский отряд: «Ослябя», «Олег», «Аврора», «Светлана», «Жемчуг» и «Изумруд».

Тихоходный отряд из шести броненосцев и трех старых броненосных крейсеров, располагавший ходом 12–13 узлов, мог бы идти по кратчайшему пути к уссурийским берегам. В случае столкновения с главными силами адмирала Того быстроходный отряд должен был бы завязывать бой, маневрируя таким образом, чтобы обеспечить вступление в действие и второго отряда.

При выборе туманной погоды и использовании ночного времени имелись шансы дойти до района Владивостока без столкновения. Если же бой все-таки и произошел бы, то он велся бы не на подготовленном японском плацдарме, а вблизи русских берегов. Подбитые корабли могли бы дойти до своего порта, а противнику пришлось бы вести свои поврежденные корабли через все Японское море. В ночных минных атаках смогли бы принять участие только японские крупные, мореходные миноносцы, число

которых у японцев было невелико.

Если бы русская эскадра, придя во Владивосток после тяжелого похода, привела себя в порядок, то ее практическая ударная сила сразу возросла бы вдвое. Эта перспектива заслуживала серьезного внимания. Но для достижения ее Рожественский ничего не предпринял, а своим образом действий, составом эскадры и построением в одну боевую кильватерную колонну из совершенно разнородных кораблей лишил ее маневренности и обрек на постепенное уничтожение противником, с первого момента захватившим всю тактическую инициативу.

Тяжелые последствия неправильной подготовки эскадры к проведению операции прорыва далее были усугублены рядом тактических ошибок командующего в период подготовки к бою и во время его завязки.

Вступая в Цусимский пролив сомкнутым строем одной кильватерной колонны в сопровождении транспортов, Рожественский пренебрег возможностью истребить легкие передовые разведывательные отряды японцев, выдвинутые далеко вперед и оторванные от его главных сил.

Крейсер «Идзуми», а затем отряд четырех крейсеров адмирала Дева и, наконец, отряд береговой обороны с «Чин-Иен» могли быть втянуты в авангардный бой, отрезаны и уничтожены быстроходными кораблями нашей эскадры. Эта предварительная схватка дала бы возможность развернуть силы эскадры, разделив ее на однородные отряды, и ослабить противника. Но Рожественский, идя напролом через Цусиму, не хотел «даром бросать снаряды». А через несколько часов эти вспомогательные отряды японцев набросились на тыл эскадры и нанесли ей весьма чувствительный вред. Между тем успешная завязка сражения дала бы предварительный боевой опыт кораблям русской эскадры и пробудила их боевую инициативу.

Когда Рожественский отделил четыре новых броненосца и выстроил их в самостоятельную колонну вправо от остальной эскадры, то все усмотрели в этом маневре намерение использовать самый сильный отряд для активного удара противнику в момент завязки генерального боя. К сожалению, командующий не выстроил 1-й броненосный отряд строем фронта впереди эскадры, как, видимо, намеревался сначала, а допустил его перестроение «последовательно». В результате этого 1-й отряд выстроился параллельной колонной справа в расстоянии 13 кабельтовых. Когда Того появился впереди по курсу русской эскадры справа и неожиданно стал переходить налево, как бы стремясь разойтись контр-курсом, Рожественский отказался от

выделения 1-го отряда в отдельную колонну и решил снова перестроить всю эскадру в единую общую кильватерную колонну, имея четыре новых броненосца в голове.

Перестроение 1-го отряда на прежний курс было выполнено по сигналу адмирала последовательно за «Суворовым» со скоростью всего 11 узлов, тогда как левая колонна, с «Ослябя» в голове, продвигалась со скоростью 9 узлов.

«Суворов» повернул влево на 4 румба и пошел по диагонали, но превышение его скорости всего на 2 узла против «Ослябя» оказалось недостаточным, чтобы все четыре броненосца успели опередить левую колонну. Только два передних корабля, «Суворов» и «Александр», успели выйти на курс, а «Бородино» и «Орел» сошлись с «Ослябя», который, чтобы пропустить их вперед, сначала сбавил ход, а затем был вынужден застопорить машины. Трудность построения осложнилась еще тем, что «Суворов», выйдя на курс, сразу сбавил ход до 9 узлов и этим еще задержал вступление в строй «Бородино» и «Орла».

«Ослябя» был принужден застопорить машины, но не предупредил задние корабли. «Сисой» и «Наварин», чтобы не налезть на «Ослябя», вышли из строя влево. Весь строй 2-го и 3-го отрядов нарушился. Корабли налезали друг на друга и отворачивали носы. В это время противник уже делал впереди поворот на 16 румбов и на циркуляции сразу открыл огонь, пристрелявшись к неподвижному «Ослябя».

Так весь маневр Рожественского с отделением 1-го отряда и обратным перестроением не только вышел впустую, но и привел всю нашу левую колонну к полному расстройству и подставил под сосредоточенный удар японской эскадры головной корабль 2-го отряда «Ослябя».

Русская эскадра в течение всего дневного боя шла со скоростью 9 узлов, а японская колонна обгоняла ее ходом в 16 узлов, заходя вперед и охватывая ее голову. Этот маневр давал японцам возможность сосредоточить огонь двенадцати кораблей по нашим передним пяти броненосцам, тогда как семь хвостовых русских кораблей оставались вне линии боя. Преимущество тактической скорости колонны противника на 7 узлов не было предопределено элементами японских и русских кораблей, но явилось следствием организации русской эскадры.

Командующий, считая, что присутствие тихоходных транспортов с ходом в 10 узлов при эскадре обязательно, сделал вывод, что в соединенном виде эскадра не может иметь общий ход более 9 узлов. Поэтому к этой скорости он решил приурочить и ход всех боевых кораблей, хотя в его колонне имелись пять броненосцев с ходом от 16 до 18 узлов и семь старых кораблей,

способных развивать от 12 до 14 узлов. Старые броненосные крейсера «Донской» и «Мономах» могли развить до 13 узлов, а все остальные крейсера — от 18 до 24 узлов. Таким образом, была принята боевая скорость всего соединения в 9 узлов применительно к четырем тихоходным транспортам, как будто весь боевой флот имел задачей служить лишь конвоем при транспортах! Оправданием такого решения служило заявление Рожественского, что «мы удирать не собираемся».

Японцы в ходе боя показали, что скорость, от которой зависит маневренная гибкость, является не менее важным боевым фактором, чем артиллерийское вооружение.

Если соединенная русская эскадра не могла идти более 9 узлов, то это отнюдь не должно было служить основанием для отказа от скорости в 12–13 узлов для ее тихоходной части и 16 узлов для скорости ее наиболее сильной ударной части. Было необходимо лишь изменить организацию эскадры, разбив ее на однородные отряды со свободным тактическим маневрированием на арене сражения. Такое решение сразу затруднило бы тактику врага, уничтожило бы его тактическое преимущество. Но к развитию максимальной скорости все корабли эскадры должны были готовиться еще во время похода. Однако за семь месяцев для этого командующим ничего не было предпринято.

После поворота японской колонны на 16 румбов и перехода на параллельный курс Рожественский сразу подчинился тактике противника и принял бой на дистанции в 30–40 кабельтовых. Эта дистанция была крайне невыгодна для русской эскадры вследствие ее недостаточной артиллерийской тренировки, неумения определять дистанции свыше 30 кабельтовых и тугих ударных трубок фугасных снарядов, взрывавшихся только при ударе о броню. Русские снаряды обладали высокой бронебойностью на малых дистанциях (15–20 кабельтовых), а на больших расстояниях оказывали слабое разрушительное действие вследствие малого количества взрывной начинки. Поэтому для русской эскадры был выгоден бой на самых близких дистанциях, когда меткость огня не зависела от точности определения расстояний, а пробивная и разрушительная сила снарядов получалась наибольшей.

Японские снаряды брони не пробивали, но, вследствие большего содержания взрывчатой начинки в виде шимозо, обладали более мощной силой взрыва, чем влажный пироксилин русских снарядов. Поэтому японцы получали большие преимущества на дальних дистанциях (свыше 30–40 кабельтовых), так как разрушительный эффект их снарядов не ослаблялся с увеличением расстояния. Если бы Рожественский в

момент завязки боя атаковал японцев и сблизился с ними на 15 кабельтовых, то были бы обеспечены наиболее выгодные условия для использования разрушительной силы русских снарядов.

Опыт артурской эскадры показал, что японцы в бою стремятся вывести из строя прежде всего головной флагманский корабль противника, чтобы расстроить командование и руководство неприятельской эскадрой. Были все основания ожидать, что японцы применят эту тактику и ко 2-й эскадре.

Вопрос об обеспечении правильного и надежного командования для 2-й эскадры был особенно важным, так как Рожественский, отвергнув идею коллективной разработки плана боя силами всего командного состава, приучил свои корабли к тому, что все распоряжения в бою даст сам командующий. Но для надежного обеспечения командования Рожественский ничего не предпринял. Это было тем более недопустимо, что Рожественский знал о безнадежном состоянии здоровья второго адмирала — Фелькерзама, скончавшегося за три дня до боя, знал, что командующий 3-м отрядом адмирал Небогатов, присоединившийся к эскадре всего за две недели до боя, совершенно не в курсе его планов.

«Суворов» продержался в голове колонны только 40 минут до выхода из строя и единственный сигнал поднял перед открытием огня: «Бить по головному неприятельскому кораблю». Все руководство боем со стороны командующего заключалось в том, что, находясь на головном корабле, он вел всю колонну за собой, идя 9-узловым ходом. Ни одного маневра он не предпринял. «Суворов», засыпанный снарядами, сразу лишился всех средств связи с эскадрой и не мог поднимать сигналы.

Что же могло быть сделано для обеспечения командования в бою? Прежде всего — отказаться от традиции ставить флагманский корабль в голове боевой колонны. Чтобы сохранить командование под огнем неприятеля, надо было освободить «Суворов» от функций командования и оставить его ведущим кораблем быстроходного 1-го отряда броненосцев. Командующий мог наблюдать ход боя со стороны, находясь вне строя на самом быстроходном броненосце «Ослябя» или на лучшем крейсере «Олег» в сопровождении быстроходных посыльных крейсеров «Жемчуг» и «Изумруд», занимая положение на фланге боевой колонны. Идею такой организации командования броненосной эскадрой в свое время выдвигал адмирал Макаров.

Заканчивая свой доклад, я остановился на причинах опрокидывания двух броненосцев — «Александра III» и «Бородино», внезапная гибель которых к концу дневного артиллерийского боя произвела ошеломляющее впечатление на

всю эскадру. Я, продемонстрировав эскиз пробоин броненосца «Орел», указал, что и он уже был близок к той же трагической судьбе. Его спасли заблаговременно принятые меры для быстрого выпрямления начального крена, а также благополучный исход ночных минных атак.

Так как с «Александра» и «Бородино» не оставалось свидетелей, которые могли бы осветить характер полученных ими повреждений, то приходится строить догадки по аналогий с «Орлом» и по наблюдениям с других кораблей. Несомненно, эти два геройских броненосца, вынесшие на себе всю тяжесть руководства эскадрой после выхода из строя «Суворова» и проявившие смелую инициативу, чтобы вырваться из тисков неприятельской колонны, получили значительно большие повреждения, чем «Орел». «Александр» перед опрокидыванием шел уже с большим креном. Он дал последний залп из средней 6-дюймовой башни и внезапно лег на борт. Причина опрокидывания неизвестна, но очевидно, что он получил тяжелое бортовое повреждение. Возможно, была сорвана бортовая броневая плита, как на «Ослябя», и получена пробоина на ватерлинии между нижней и батарейной палубами. Что касается «Бородино», то, по наблюдениям с командного мостика «Орла», на нем произошел взрыв в погребах кормовой правой 6-дюймовой башни, причем были затоплены бортовые отсеки и погреба.

Гибель двух русских броненосцев, опрокинувшихся килем кверху, не является исключением. Можно утверждать, что такая же судьба постигла бы не только корабли адмирала Того, но и вообще все броненосцы мира при аналогичных повреждениях. Поэтому тактика командования в бою должна предотвращать путем маневрирования накопление губительных повреждений и должна сознательно использовать уязвимые стороны в конструкции кораблей противника для нанесения удара. Рожественский с первого момента пассивно подчинился инициативе противника, предоставив ему возможность концентрировать огонь всей боевой колонны на отдельных кораблях. Между тем слабейший из двух противников должен восполнить недостаток своих сил искусным маневрированием и активной тактикой в бою.

Мой доклад вызвал горячую полемику со стороны офицеров штаба Рожественского, которые отрицали губительную роль маневра адмирала в момент завязки боя. Что же касается качества кораблей и склонности их к опрокидыванию, то они старались свалить всю вину на Морской Технический комитет и Морское министерство, затушевывая равнодушие адмирала к мерам подготовки кораблей к бою.

Меня поддержали офицеры «Орла», в особенности Славинский и Щербачев. Но, к сожалению, мои выводы не могли быть подкреплены соображениями остальных корабельных инженеров с наших передних броненосцев, так как все они погибли на своих кораблях. Только здесь, в Киото, я окончательно узнал, что флагманский инженер Политовский не был спасен вместе со штабом адмирала, как я надеялся, а остался на «Суворове» и с ним погиб. На «Бородино» погиб мой близкий друг Шангин, а на «Ослябя» Змачинский. Повидимому, остался жив только Лохвицкий, который был на «Олеге» в штабе Энквиста и с крейсерами попал в Манилу.

В результате моего доклада ко мне обратился флаг-капитан адмирала Небогатова и просил побывать в их лагере, так как мои выводы и наблюдения были бы чрезвычайно интересны для адмирала.

До сего времени я совершенно не знал Небогатова. Все отзывы офицеров 3-й эскадры, совершивших с ним поход до соединения с Рожественским, характеризовали его как опытного и толкового моряка, твердого человека, прекрасного организатора и хорошего знатока навигационных условий Дальнего Востока. В полную противоположность Рожественскому, он не страдал манией самогипноза, не считал, что подчиненная ему эскадра держится только его волей и руководством. Небогатов умел объединить своих командиров и офицеров, вызвать их широкую инициативу и использовать всякое разумное предложение. Выполненный под его командованием блестящий переход 3-го отряда старых броненосцев от Либавы за трехмесячный срок и хорошая подготовка личного состава вполне доказали его высокие качества как адмирала. Печальная судьба, постигшая в бою остатки разбитой эскадры, которыми ему пришлось командовать, менее всего могла быть отнесена за счет его личных ошибок. Ему выпала горькая участь возглавить разбитую эскадру в безнадежном состоянии и расплатиться за чужие грехи.

26 августа. Позавчера я побывал у Небогатова и имел с ним весьма длительную беседу об обстоятельствах Цусимского боя и его результатах.

Небогатов собрал весь бывший свой штаб, командиров кораблей его отряда и некоторых старших специалистов. По предложению адмирала я вкратце повторил сущность своего доклада, охарактеризовав условия снаряжения, похода и подготовки к бою 2-й эскадры, а затем откровенно изложил свой взгляд на причины разгрома ее в Цусимском бою. При этом я старался разграничить последствия неудовлетворительного

материального состояния кораблей и влияние тех ошибок командования, которые привели нашу эскадру к гибели при безнаказанности противника. После ряда вопросов, относившихся к условиям боевой подготовки 2-й эскадры, Небогатов, взволнованный темой беседы, стал рассказывать мне все наиболее важные этапы из истории снаряжения и похода 3-го броненосного отряда. Особо он остановился на встрече с адмиралом Рожественским и на мотивах, заставивших его сдать последний отряд разбитой эскадры 15 мая.

Перед боем никаких извещений и директив от командующего он не получил, хотя Рожественскому должно было быть ясно, что в бою Небогатов является заместителем командующего, так как Фелькерзам умирал. С Рожественским он виделся всего один час, когда явился к нему на «Суворов» 26 апреля с докладом после соединения 3-го отряда с эскадрой у берегов Ван-Фонга.

Во время этого свидания Рожественский совершенно не касался дальнейших задач соединенной эскадры и не дал Небогатову никаких указаний о назначении его отряда в бою. Вся беседа касалась лишь «общих знакомых в Петербурге». Через час адмиралы расстались, причем Небогатов вынес впечатление, что Рожественский не желает в первый же день затрагивать основные вопросы дальнейших действий соединенной эскадры. Он был уверен, что такое деловое совещание или специальный военный совет с флагманами и командирами будет созван командующим в ближайшие дни.

Однако Рожественский ограничился до боя лишь приказом о включении четырех броненосцев Небогатова в состав боевой колонны в качестве 3-го броненосного отряда и об откомандировании крейсера «Владимир Мономах» в состав отряда крейсеров адмирала Энквиста. Затем последовало приказание броненосцам 3-го отряда принять такое количество топлива и всех запасов, какого они не получали за все время похода.

Небогатов до последнего дня ждал вызова на заседание военного совета, особенно в последний день перед боем, когда, в связи с маневренными учениями эскадры, для этого была полная возможность. Небогатов имел в виду решительно настаивать на выборе маршрута кругом Японии для прорыва через Лаперузов пролив под берегами Сахалина. Он считал, что в это время года есть все шансы встретить туманную погоду и проскочить через пролив незамеченными японцами, а в случае боя иметь столкновение с противником вблизи своих берегов. Он подтвердил, что решение Рожественского идти кратчайшим путем через Цусиму было принято им единолично, без совещания с

флагманами и командирами кораблей.

Перед боем Небогатов не был предупрежден, что командование объединенной эскадрой переходит к нему в случае выхода из строя «Суворова». В бою, получив приказ о переходе к нему командования, Небогатов, приняв руководство, собрал оставшиеся корабли и, согласно приказу Рожественского, повел их к Владивостоку. Ночью при отражении минных атак он убедился, что Рожественский не приучил свою эскадру держаться в строю без огней, лишь с кильватерными фонарями, что корабли неправильно пользовались прожекторами и только открывали свое присутствие атакующим миноносцам, что миноносцы Рожественского не выполнили своего боевого назначения и прятались позади кораблей, что быстроходные крейсера, имевшие возможность прикрыть ночью боевую эскадру, оторвались от нее и были заняты только собственным спасением.

Все это вскрыло, что за семь месяцев похода 2-я эскадра не была спаяна Рожественским, не имела никакого представления о тактике боевых действий, не была способна проявить активность и инициативу без указаний адмирала.

Глава XLI. Мое столкновение с адмиралом Рожественским

10 сентября. Прошел первый месяц жизни в лагере Киото. Наша группа орловцев тесно сплочена, занимает смежное помещение в храме, служащем нам бараком, делится всеми новостями с Родины, получаемыми в письмах, и продолжает совместные работы, посвященные изучению обстановки и обстоятельств Цусимского боя. Нам удалось приобрести японские журналы на английском языке, в которых приведены сообщения японских офицеров о ряде выдающихся боевых эпизодов. Мы достали рапорт адмирала Того на английском языке о действиях японской эскадры в бою и сделали полный перевод его на русский язык. Эти данные еще раз подтвердили правильность тех общих выводов, к которым пришла наша орловская группа.

Японское военное издательство выпустило альбом со снимками огромных повреждений броненосца «Орел». Этот альбом помог мне закончить составление точного эскиза его обоих бортов с наружными повреждениями и указанием калибра попавших снарядов. Общий итог попаданий показал, что в броненосец попали 42 снаряда 12-дюймового калибра, причем в большинстве случаев взрывы этих снарядов оказались парные. Они были нанесены залповой стрельбой из одной башни.

Число попаданий 8– и 6-дюймовых снарядов достигло 102, а

всего, следовательно, «Орел» выдержал 144 снаряда от 6– до 12-дюймового калибра и остался в строю, сохранив ход, управление и половину артиллерии. Это может служить доказательством его достаточно высокой боевой живучести и стойкости. Вполне оправдала себя и система броневой защиты, образованная двумя броневыми поясами от носа до кормы с общей высотой в 11 1/2 футов на миделе и двумя сплошными броневыми палубами, примыкающими к нижней и верхней кромкам поясной защиты. Однако конструкция крепления броневых плит к корпусу оказалась явно неудовлетворительной. Даже при беглом осмотре корабля после боя мне пришлось обнаружить броневые плиты, сорванные с болтов и сдвинувшиеся со своих мест вследствие расстройства креплений их к корпусу. При ударе в край плиты тяжелого фугасного снаряда и его взрыва происходит поворот плиты вокруг ее центра тяжести, ближайшая к точке удара кромка вдавливается в борт, а противоположная сторона отрывается откреплений внаружу с разрывом болтов и гужонов.

Мир уже заключен, но в нашей жизни заметных перемен не произошло. Нам только разрешено ездить в окрестности Киото и посещать наших товарищей, размещенных в лагерях Осака, чем мы и поспешили воспользоваться.

С моим переездом в Киото я попал в самую гущу офицерской морской среды. Офицер гвардейского экипажа с броненосца «Генерал-адмирал Апраксин» лейтенант С. Л. Трухачев счел своим «офицерским долгом» доложить адмиралу Рожественскому о том, что офицеры его эскадры «марают честь мундира» и вступают в «боевую организацию».

К адмиралу был вызван флаг-офицером штаба лейтенант Славинский, участвовавший в беседе с Русселем. Рожественский сказал, что Руссель увлечет всех офицеров «к устройству подкопов», как на Садовой улице, что Руссель хорошо известен как представитель какого-то еврейского заграничного союза, что «не годится офицерам думать о политике, получая деньги от правительства». Впрочем, в заключение адмирал сказал, что не придает серьезного значения всей этой истории, так как уверен в здравом смысле офицеров, и не смотрит на все дело в таком виде, как ему было доложено Трухачевым.

Разыгравшийся инцидент на этом не кончился. В нашем общежитии Хонго-Куди кроме моряков помещен также армейский генерал-майор Соллогуб, взятый в плен под Мукденом, и несколько армейских офицеров. Так как они попали в лагерь раньше моряков, то считали себя здесь «старожилами». Один из них, капитан Зверев, с самого прихода сюда присвоил себе «прерогативу» получать от японской администрации всю почту,

приходившую на имя пленных всего общежития, и раздавать ее адресатам. Руссель еще до приезда в Киото выслал нескольким офицерам по пачке книжек, газет и брошюр, которые прошли через руки Зверева. Он, конечно, процензуровал содержание почты и доложил генералу Соллогубу о получении офицерами «революционной литературы». Вслед за этим, уже после посещения Русселя, от него пришли три письма на мое имя. Одно из них было передано мне распечатанным. В письме Руссель сообщал о своем намерении посетить нашу группу пленных. Письмо, видимо, было задержано Зверевым и опоздало. Два других письма вскрыл генерал Соллогуб и представил их адмиралу Рожественскому. Мне сообщили из его штаба, что адмирал предлагает мне явиться за получением писем к нему лично.

Я отправился в общежитие адмирала. Славинский сопровождал меня до лагеря. Флаг-офицер провел меня в кабинет, занятый Рожественским. Здесь я встретился с командующим 2-й эскадрой после Кронштадта во второй раз. Он уже оправился после полученных в бою ранений. Глубокие шрамы на лбу и на голове придавали ему еще более жесткое выражение. Хотя флаг-офицер мне сказал, что адмирал не предполагает давать официальный ход истории с письмами Русселя, но когда я вошел, то, вероятно, мой независимый вид в штатском платье вызвал в Рожественском приступ внезапного раздражения: «герой» Цусимы вновь почувствовал себя на палубе «Суворова».

Не вступая ни в какие разговоры и не задавая никаких вопросов, он со свойственной ему лаконичностью объявил: «Вот вам письма от вашего друга Русселя. Берите и уходите. Но уже в Россию не показывайтесь! Ведь вы инженер, они устроят вас.

Но казенных денег вам больше не видать! Отправляйтесь к вашему другу Русселю на Гавайские острова разводить бананы».

При этом он протянул мне два письма и брошюру о восстании на «Потемкине», написанную матросом Матюшенко. Я взял письма, поданные мне адмиралом, повернулся и вышел. Он еще что-то закричал мне вслед, но я уже не слышал и закрыл дверь. А выбежавший ко мне флаг-офицер говорил с растерянным видом, что давно он не видел адмирала в таком исступлении и что в нем проснулся старый Рожественский времен похода через Индийский океан.

Старший из моряков в нашем общежитии, капитан 2-го ранга Коломийцев, командир «Буйного», имел еще одно объяснение с адмиралом по поводу всей этой истории. Адмирал к тому времени уже отошел, но тем не менее снова повторил Коломийцеву, что я буду посажен в крепость, если появлюсь в

России, а поэтому мне лучше назад не показываться. Когда Коломийцев возразил ему, что ведь за мной нет никакого преступления, а без суда в крепость не сажают, то адмирал на это ответил: «Такие дела обыкновенно устраиваются в административном порядке. Что же касается понятия «преступление», то оно такое же растяжимое, как и «правосудие». В заключение он сказал: «Инженер Костенко известен как вполне убежденный человек. Он, во всяком случае, нетерпим в России, так как, оставшись на флоте, все равно будет вести пропаганду среди рабочих на заводах».

Эти угрозы адмирала были мне переданы Коломийцевым и вызвали самые разнообразные толки среди всего офицерского состава.

С Трухачевым и несколькими близкими к нему гвардейцами из прибалтийских баронов я прекратил всякие отношения. Что же касается остальных, то я не заметил с их стороны никакого недоброжелательства или настороженности. Даже наоборот: адмирал создал мне своеобразную популярность, а я получил большую свободу в выражении своих взглядов. В результате этот инцидент содействовал сплочению небольшой группы офицеров «Орла» и небогатовского отряда. Наши беседы о событиях в России приняли характер систематических занятий по вопросам экономики, истории и права.

Угрозы Рожественского производят несколько комичное впечатление. Не преувеличивает ли адмирал Рожественский своих заслуг перед «возлюбленным Отечеством», что воображает, будто благодарная Россия снова предоставит ему неограниченную власть, к какой он привык на эскадре? Он грозит засадить меня в крепость за переписку с Русселем, а сам Руссель, возможно, скоро возвратится в Россию как полноправный гражданин. Да и будет ли достаточно одного слова Рожественского, чтобы так просто расправиться со мной, как он сейчас воображает? Ведь в конце концов он только пленный адмирал, бывший командующий погубленным им флотом. Быть может, ранее чем он сможет заняться спасением Отечества, ему самому придется дать ответ, как он довел вверенную ему эскадру до беспримерного разгрома и сам попал в японский плен со своим штабом. Рожественскому надо будет еще за все это ответить. Итак, я не вижу достаточных оснований последовать «великодушному» предостережению адмирала, советующего мне стать дезертиром и отказаться от возвращения на Родину. Когда придет время, я поеду в Россию на общих основаниях, как и все пленные. Именно теперь явился особый смысл ехать в Россию, когда начинается полоса новой жизни.

В одном только, возможно, Рожественский прав. По всему вероятию, мне придется покинуть флот. Морская служба уже вовлекла меня в водоворот военных событий, заставила принять участие в войне с Японией вопреки моим взглядам на преступность царской политики на Востоке. Что же, еще не поздно переменить дорогу. Все пережитое расширило мой кругозор, дало нужный опыт и закал. Есть желание работать, и найдется полезное дело у себя на Родине, не прибегая к совету Рожественского «разводить бананы на Гаваях».

В особом раздражении адмирала против меня, видимо, сказались личные мотивы. Очевидно, ему было доложено представителями штаба, что в докладе о роли наших броненосцев типа «Суворов» в Цусимском бою я вполне определенно выступил с решительной критикой действий адмирала Рожественского перед боем и его тактики в бою. Вскоре после моего доклада флагманский минный офицер Рожественского лейтенант Леонтьев очень уговаривал меня пойти к адмиралу и принять участие в той чрезвычайно важной работе, которой он сейчас занят, вырабатывая план восстановления флота и составляя задания для новых боевых судов. Рожественскому могли бы быть весьма ценны все мои технические выводы и наблюдения. Это именно теперь особенно важно, так как флагманский корабельный инженер Политовский погиб, а я — единственный оставшийся в живых из бывших строителей броненосцев эскадры.

На эти полуофициальные предложения я ответил решительным отказом, заявив, что для меня Рожественский является одним из главных виновников гибели нашей эскадры и я не думаю, чтобы он, погубив вверенный ему флот, мог быть особенно полезен для возрождения флота в будущем. Так как я считаю, что принципы командования Рожественского не могут дать результата и не он способен объединить людей для новой творческой работы, то я не нахожу возможным с ним сотрудничать. А своим начальником здесь, в японском плену, я его более не считаю.

Мой визит к Небогатову и моя беседа с ним о бое также, очевидно, стали известны Рожественскому.

В конце концов, вся эта буря в стакане воды — лишь мелкие дрязги и жалкие личные отголоски пережитой нами цусимской драмы.

Мы все еще варимся здесь в собственном соку, тогда как Цусима вызвала в России волну глубоких потрясений. И туда теперь должны быть устремлены все взоры, чаяния и надежды.

Глава XLII. Посещение команды «Орла» в Кумамото и

Фукуока. Встреча с А. С. Новиковым

7 декабря. Я предпринял вместе с мичманом Щербачевым большую поездку на южный остров Киу-Сиу в город Кумамото, где были размещены все команды, взятые в плен в Цусимском бою и спасенные с погибших кораблей. Не попали в Кумамото только выздоровевшие раненые, которые были размещены японцами в городе Фукуока.

Мы приехали со Щербачевым в Кумамото рано утром 18 ноября, после двух суток пути от Киото. В дороге нам пришлось иметь несколько пересадок, а на южный остров Киу-Сиу мы добрались из Моджи через Симоносеки. Все трудности пути мы преодолели, успешно пользуясь то японским, то английским языком.

На юге Японии было еще совсем тепло. Все наши команды помещались в огромных бараках из легких сосновых досок. Каждый барак был рассчитан не менее чем на 500 человек. Лагерь пленных в 10000 человек был удален от города на несколько километров, обнесен высоким забором и охранялся значительным военным нарядом. При лагере помещалась канцелярия, куда нам и пришлось обратиться, чтобы получить разрешение встретиться со своей командой.

Сначала нас не хотели допускать. Японцы добивались выяснить цель нашего приезда. Я откровенно объяснил, что мы совершенно не намерены касаться военных дел, а приехали рассказать нашим матросам о всех событиях, происшедших в России за время с ухода нашей эскадры из Либавы. Это объяснение показалось заведующему лагерем японскому полковнику достаточно понятным, но оно не вполне рассеивало его сомнения. Через переводчика он пожелал узнать, в каком освещении мы намерены делать наши сообщения. Полковник тут же прибавил, что, конечно, русские внутренние дела его не касаются. Он лишь хочет получить гарантию, что в результате наших разговоров не будет нарушен порядок в самом лагере пленных, так как среди них есть люди противоположных взглядов. На этой почве уже один раз произошло крупное столкновение, потребовавшее вмешательства японской вооруженной силы. Полковник не был уверен в том, захотят ли нас слушать команды, так как. ему было хорошо известно, что русские офицеры не пользуются доверием и популярностью среди своих солдат и матросов.

Переводчик тут же сообщил нам, что некоторое время назад лагерь посетила группа армейских офицеров, приезжавшая к своим солдатам. После отъезда офицеров произошла крупная

ссора между сухопутными и морскими командами. Так как солдат оказалось больше, то пришлось для виду несколько матросов изолировать и посадить в арестное помещение. Туда попали как раз орловские матросы.

Я объяснил японскому полковнику, что мы имеем в виду самое объективное изложение событий на основании сведений, опубликованных в японских газетах. Это окончательно успокоило полковника, он разрешил нам пройти в лагерь и прикомандировал к нам переводчика в качестве наблюдателя. Мы просили провести нас прямо в барак, занятый орловской командой.

С орловцами помещались вперемешку и спасенные с других кораблей. Нас приняли с большой радостью, но сначала были смущены, что мы явились в штатском платье. Первый час прошел в расспросах о судьбе наших орловцев, а затем началась беседа о манифесте 17 октября и о последних событиях в России. Мы со Щербачевым разделились: он занялся специально собиранием материалов о бое, а я должен был выступить с изложением всех важнейших фактов из политической жизни России, начиная с восстания «Потемкина» и кончая всеобщей забастовкой. Орловцы собрали всех моряков. Что же касается сухопутных, то, за единичными исключениями, они не хотели слушать офицеров в штатском платье и не верили нам.

Незаметно пролетело время до обеда. Нас посадили за стол, и мы пообедали вместе с матросами.

Жизнь этого огромного сборища людей протекала в чрезвычайно неприглядных условиях. Обстановка бараков состояла из коек, столов и скамеек. Книг у матросов почти никаких не было, кроме нескольких, оказавшихся на руках у самих пленных. Они были истрепаны в клочки. Более полугода наши пленные матросы прожили без всяких писем с Родины. Но наряду с этим развилась в самых разнообразных формах самодеятельность. Среди пленных нашлись музыканты, танцоры и артисты.

Матросы особенно горячо продолжали разбирать обстановку Цусимского боя и доискивались причины нашего ужасающего разгрома. Всех интересовала судьба Небогатова. Часть команды оправдывала его поступок. Но спасенные с потонувших кораблей, как «Ослябя», «Сисой», «Нахимов», «Донской», «Мономах», «Ушаков» и «Светлана», противопоставляли себя сдавшимся небогатовцам, и на этой почве шли споры, препирательства, взаимные обвинения и образовался некоторый раскол среди моряков.

Щербачев по просьбе собравшихся рассказал о всех

эволюциях эскадры и важнейших моментах боя, как мы их выяснили на основании наблюдений и собранных нами материалов. Это вызвало чрезвычайный интерес. Каждый имевший свои наблюдения спешил их сообщить Щербачеву, а многие даже принесли письменные заметки. Наконец, орловцы привели наиболее ценных свидетелей боя с других кораблей, что для нас было особенно важно, так как открывало возможность прокорректировать отдельные моменты боя наблюдениями с других кораблей. Здесь нам пришлось увидеть двух единственных спасшихся с погибших броненосцев «Бородино» и «Наварин». До посещения Кумамото мы не знали, что с этих кораблей кто-либо спасся. Никого не оказалось с «Суворова», «Александра», «Камчатки» и буксира «Русь».

С «Бородино» был подобран японским миноносцем марсовый Ющин, который пробыл в воде несколько часов, держась за связку шлюпочных весел. Когда мы увидели его, то невольно дрожь пробежала по телу. Казалось, в его глазах навсегда запечатлелся ужас пережитых им потрясений и он утерял всякую радость и ощущение жизни. Он в полном смысле слова имел вид. выходца с того света.

Ющин тихим, подавленным голосом, с трудом, как будто еще не совсем оправившись от всех потрясений и пережитых испытаний, рассказал нам о последних минутах своего геройского корабля в момент опрокидывания и о своем чудесном спасении. Он находился в носовом каземате 75-миллиметровых орудий. Командовавший казематом кондуктор послал Ющина на корму созвать людей для тушения пожара. Ющин пробежал всю верхнюю палубу до кормового адмиральского помещения и нигде не встретил ни одного человека. Его охватил ужас, так как он вообразил, что остался единственным живым на корабле, который несся вперед, не управляемый никем. Когда он добежал до каземата, то вдруг почувствовал, что корабль валится на борт. Он успел добраться до орудийного порта левого борта. Корабль уже вошел носом в воду, и ее потоки хлынули через порт. Ющин нащупал ногой переговорную трубу, уперся в нее и нырнул наружу через порт. Он всплыл рядом с опрокинувшимся корпусом броненосца. На днище корабля взобралось человек тридцать, успевших выбежать из батареи и перебежать по борту во время опрокидывания. Ющину подали матросскую куртку, чтобы он мог взобраться на днище, но рукав ее оборвался и его отнесло волной. Вскоре в корпусе опрокинутого броненосца произошел взрыв, и он быстро затонул, потянув всех стоявших на днище. Ющин же ухватился за связку весел и удержался на. поверхности воды. Он носился по волнам до полуночи. В темноте его осветил прожектор

японского миноносца. Он закричал, и его подобрали.

С «Наварина» спасся сигнальщик Седов. Броненосец шел за «Николаем» и «Орлом», ночью получил удар торпеды и вышел из строя. Его окружили японские миноносцы, броненосец был поражен тремя торпедами с одного борта, после чего внезапно опрокинулся. Седов и еще два матроса были подобраны на японский миноносец и оказались единственными спасенными с этого корабля, на котором погибли 750 человек.

Рассказы Ющина и Седова о судьбе этих двух броненосцев были со всеми подробностями записаны умелой рукой орловского баталера Новикова.

Новикова среди орловской команды не оказалось. Боцман Павликов сообщил нам, что Новиков, гальванер Голубев, трюмный старшина Федоров и еще семь человек посажены японцами в тюрьму как виновники происшедших в лагере «беспорядков».

Тогда я попросил японского переводчика провести меня в тюрьму повидаться с Новиковым и его товарищами. Сначала он колебался, но потом уступил моим настойчивым просьбам.

Уже в сумерки я попал в арестное помещение, где в одной полутемной камере сидели все десять орловских «зачинщиков» и с ними одиннадцатый — гальванер с «Ослябя» Болтышев. Радость их при свидании была необычайная. Уже три недели они не видели никого из орловцев. Они сообщили, что их «арест» был добровольный, как уступка солдатам артурцам и мукденцам, грозившим убить их за «пропаганду».

Я просидел в задушевной беседе со своими приятелями два часа, пока меня не вызвал японский переводчик, даже не присутствовавший при нашем разговоре. Орловцы сразу воспрянули духом. Они были уверены, что после нашего посещения Кумамото рассеются темные, нелепые страхи запуганных своими офицерами солдат и среди пленных наступит успокоение, что даст возможность заключенным вернуться в свой орловский барак.

Новиков передал мне несколько тетрадей с собранными им рассказами матросов о судьбе погибших кораблей. Уходя, я оставил орловцам немного японских денег на почтовые расходы и другие надобности.

Вечером того же дня мы выехали со Щербачевым обратно в Киото, довольные результатом своей поездки. Она дала мне наглядное доказательство того, что за семь месяцев похода я завоевал полное доверие команды «Орла». Окунувшись со Щербачевым в самую гущу этого человеческого моря, мы сразу убедились, что несколько тысяч наших матросов обладают

бесчисленным запасом наблюдений и сведений и надо только суметь их извлечь, сверить и обработать, чтобы восстановить полную картину боя.

20 декабря. В результате этой поездки я установил переписку со всеми орловскими приятелями и стал снабжать их газетами и книгами. По просьбе орловцев мы со Щербачевым 13 декабря выехали в Кумамото вторично и провели там целых два дня.

Новиков и его товарищи по заключению к этому времени были уже на свободе. Нас встретили, как родных. Команды других кораблей уже отнеслись к нам с полным доверием. Они удивлялись только, почему их не посетили свои офицеры.

На обратном пути мы свернули в сторону и побывали в лагере Фукуока, чтобы повидать своих бывших раненых. В этом лагере помещалось до 8000 человек, включая и солдат. Наших орловцев было около 50 человек. Среди них был наш квартирмейстер Копылов, который простоял на штурвале в боевой рубке, не сходя с места, весь бой свыше 24 часов, лишился двух пальцев, перебитых осколками, имел несколько мелких ранений и контузий при взрыве снарядов, но до конца не оставил своего поста. Корабль прекрасно слушался его привычной руки в самые напряженные моменты торпедных атак японских миноносцев. Так как Копылов простоял в боевой рубке весь бой, то он был свидетелем всех особо важных моментов. Он видел выход из строя «Суворова», попытку «Александра» проскочить сзади японской колонны на север, повторенную затем «Бородино», проход «Суворова» через строй нашей колонны, опрокидывание «Бородино», выход «Николая» в голову колонны, окружение уцелевшего нашего отряда утром 15 мая всем японским флотом и прорыв «Изумруда» из кольца неприятельских судов. Данные, сообщенные Копыловым, помогли нам со Щербачевым окончательно зафиксировать наиболее важные моменты боя и проверить запутанные эволюции эскадры после 4 часов дня.

Рассказы очевидцев гибели кораблей снова пробудили у меня интерес ко всем обстоятельствам пережитой нами цусимской драмы. Только теперь, через полгода, я охватил события роковых двух дней 14 и 15 мая в их взаимной связи и последовательности.

Потери нашей эскадры надо разделить на две группы: 1) в дневном артиллерийском бою 14 мая, когда русская эскадра еще боролась с противником; 2) ночью и днем 15 мая, когда японцы получили возможность пожать плоды одержанной победы и до конца ее использовать.

В первый день боя наши потери были: линейные корабли «Суворов», «Александр», «Бородино» и «Ослябя», а также

вспомогательные суда: крейсер «Урал», транспорт «Камчатка» и буксир «Русь».

Ночью с 14 на 15 мая были потоплены броненосец «Наварин» и миноносец «Безупречный», а также получили по одной торпедной пробоине броненосец «Сисой», крейсера «Нахимов» и «Мономах», которые дошли до японских берегов и там затонули.

Днем 15 мая были добиты в одиночку наши рассеявшиеся корабли: броненосцы «Сисой» и «Ушаков», броненосные крейсера «Нахимов», «Мономах» и «Донской», бронепалубный крейсер «Светлана», миноносцы «Бодрый» и «Громкий». Взяты в плен четыре броненосца под командованием Небогатова: «Николай», «Орел», «Сенявин,» и «Апраксин». Также взят в плен миноносец «Бедовый» с адмиралом Рожественским, задержан японцами после боя госпитальный корабль «Орел», затоплены личным составом во избежание захвата противником транспорт «Иртыш», миноносцы «Буйный» и «Блестящий».

Прорвались и достигли Владивостока легкий крейсер «Алмаз», миноносцы «Бравый» и «Грозный». Прорвался к русским берегам и затопился в бухте Св. Владимира легкий крейсер «Изумруд».

Ушли в нейтральные порты и разоружились: крейсера «Олег», «Аврора», «Жемчуг» — на Филиппинских островах; транспорт «Корея», буксир «Свирь» и миноносец «Бодрый» пришли в Шанхай.

Вернулся в Россию транспорт «Анадырь».

Отпущен японцами захваченный госпитальный корабль «Кострома».

Итого в бою потоплен 21 корабль из 38, взяты в плен 5 кораблей, разоружились 6 кораблей, прорвались 4 корабля, из них один был затоплен личным составом, задержан японцами 1 госпитальный корабль, отпущен японцами 1 корабль, вернулся в Балтийское море 1 корабль.

Потери личного состава эскадры: убито и утонуло офицеров 208, кондукторов 75, нижних чинов 4761, а всего 5044 человека; взято в плен офицеров 225, кондукторов 87, нижних чинов 5670. Осталось на разоруженных кораблях 2110 человек, прорвалось во Владивосток 870 человек, отпущено в Россию 540 человек. Всего личный состав эскадры насчитывал 16 170 человек. С помощью нашей команды мне удалось закончить полное описание всех повреждений броненосца «Орел» с установлением размера пробоин в наружном борту и попаданий в броневые плиты бортовой защиты, в броню и боевую рубку, а также приблизительно определить и моменты всех попаданий.

За время пребывания в плену я составил подробное описание

всех обнаруженных технических недостатков корабля во время похода и в бою. Если бы команда «Орла» не помогла мне в этой работе, то я не смог бы собрать и обработать и половины этих материалов Таким образом, в Россию я вернусь не с пустыми руками. Кроме того, у меня есть незаконченная работа, в которой я пытаюсь нарисовать ту систему порядков нашего Морского министерства, в результате которых наш флот пришел к Цусиме.

5 февраля. Встреча с командой «Орла» на транспорте «Владимир». 24 января я, наконец, перестал быть военнопленным: я занесен в список эвакуируемых во Владивосток на транспорте Добровольного флота «Владимир». Настал момент возвращения на Родину после полуторагодовых скитаний по свету.

22 января последние пленные моряки были отправлены из Киото в Нагасаки для посадки на русские транспорты. Попав на транспорт «Владимир», я к своей радости встретился на нем с прибывшей туда всей командой броненосца «Орел». Офицеры «Орла» уехали в Россию гораздо раньше меня. Судьба как будто намеренно свела меня с орловской командой, чтобы я мог проститься со своими товарищами раньше, чем они рассеются по российским «градам и весям».

Новиков сразу разыскал меня и просил от имени команды спуститься к ней в носовой трюм; там на нескольких палубах вокруг прорези грузовых люков собрались орловцы. Здесь был устроен импровизированный митинг. Вся команда хотела слышать, как складывается политическое положение в России и что ждет матросов по возвращении на Родину. Многие мечтали попасть по окончании службы на судостроительные заводы и просили меня оказать им в будущем содействие. А тех, кто стремился вернуться в деревню, больше всего интересовал вопрос о земле. В беседе незаметно пролетели два часа, пока не настало время ужинать.

Вечером Новиков со своими близкими друзьями пришел ко мне в каюту, и здесь в более тесном кругу мы условились, как встретиться по возвращении в Россию и ка,к дальше действовать.

На всякий случай, не зная еще, как сложатся для меня обстоятельства, я дал адрес отца, чтобы мои друзья могли разыскать меня.

Часть пятая. На Родине

Глава XLIII. Русская граница, жандармы. Свидание с родными. Возвращение в Петербург

4 апреля. И вот я снова на русской земле. Позади остались полуторагодовые скитания по всем океанам, материкам и странам двух полушарий. Я снова возвращаюсь на Родину, чтобы продолжать свою работу в России.

Два чемодана, прибывших со мною из Японии, лежат на столах осмотра багажа в Подволочиске. Ко мне подходит жандармский ротмистр, я предъявляю вместо заграничного паспорта «проходные свидетельства» за подписью генерала Данилова, как возвращающийся из японского плена. Ротмистр внимательно изучает их. Видимо, через эту границу еще не прибывали пленные из Японии. Идет проверка багажа. Обращает на себя внимание жандармов японский журнал на английском языке, подробно просматриваются мои тетради с описанием повреждений кораблей в Цусиме и путевые дневники. Весь рукописный материал отложен в сторону. Я жду, что с ним собираются делать.

Подходит жандармский полковник. Ротмистр показывает ему мои заметки. Полковник просит объяснить, что это за материалы и каково их назначение. Я говорю, что был участником постройки корабля «Орел» и составил после боя описание его повреждений. Материалы будут мною доложены Морскому Техническому комитету в Петербурге. Полковник интересуется обстоятельствами боя, расспрашивает о Японии и, видимо, удовлетворен разъяснениями, так как распорядился вернуть мне все тетради. Через час я сижу в поезде, который увозит меня в Киев. Из Киева я избрал путь до Белгорода через Курск и на рассвете 3 апреля был уже в Белгороде. Дома еще все спали. Меня ждали только на другой день, так как не предполагали, что из Парижа я доберусь через Женеву на четвертые сутки. Радость при свидании после длительной разлуки и перенесенных мною испытаний была чрезвычайная. Дома я нашел всех здоровыми.

Отец сказал, что все письма и дневники, посланные разными путями за время похода эскадры, дошли благополучно. Пропало лишь письмо, отправленное с нашими транспортами за три дня до Цусимского боя через Шанхай. Поэтому родные не знали о повреждении моей ноги в Кам-Ранхе и о переводе меня для операции и лечения на госпитальный «Орел». Первое извещение о том, что я в японском госпитале порта Майдзуру, было получено

ими от начальника Морского Инженерного училища генерала Пароменского. Пароменского известил Главный Морской штаб, получив телеграмму французского консула о всех спасенных с эскадры и взятых в плен японцами. Позже пришла моя телеграмма из Японии, а затем и письмо с сообщением о том, что я помещен в госпиталь Майдзуру для лечения. В июле 1905 года в Белгород приезжал старший врач «Орла» Макаров, который был отпущен в Россию японцами в числе медицинского персонала эскадры. Макаров посетил родных всех офицеров «Орла» и рассказал им о судьбе каждого. От него отец и получил подробное сообщение о случае со мною на «Орле».

Отец составил из моих дневников и писем полное описание похода эскадры, которое он дополнил письмами из японского плена. Оставалось только включить описание Цусимского боя, которое я составил, находясь в Японии.

Я не мог долго задерживаться в Белгороде, так как 10 апреля истекал предоставленный мне срок на возвращение из плена и надо было спешить в Петербург для явки в Главный Морской штаб. Через 3 дня я выехал курьерским поездом в Петербург.

Придя 9 апреля в Адмиралтейство, я встретил помощника главного инженера Петербургского порта Шлезингера, который при вооружении 2-й эскадры был в Кронштадте. Шлезингер сказал, что в Главном штабе имеется донесение адмирала Рожественского о моих сношениях в Японии с эмигрантом Русселем и что, по предварительным сведениям, я буду уволен с флота в отставку. Он советовал мне явиться к начальнику Морского Технического комитета генерал-лейтенанту Ратнику, бывшему начальнику Балтийского завода, от которого будет в большой степени зависеть вопрос о моей дальнейшей службе на флоте. Когда я явился к Ратнику и рассказал ему о моих наблюдениях над поведением броненосца «Орел» в походе и в бою, то убедился, что в морских кругах и в среде судостроителей были распространены самые превратные представления о причинах гибели наших броненосцев «Суворов», «Александр» и «Бородино». Под влиянием утверждений Рожественского на флоте определилось стремление сваливать причину цусимского поражения на неудовлетворительное качество наших новых броненосцев, которые вышли из постройки с большой перегрузкой, недостаточной начальной остойчивостью, плохой конструкцией броневой защиты и склонностью к пожарам от действия фугасных снарядов.

Я в своих объяснениях причин цусимского поражения развернул перед Ратником обратную картину: не качество наших кораблей привело к разгрому эскадры, а неумение командующего

целесообразно использовать боевые свойства лучших кораблей и предоставление противнику всей инициативы в бою.

Выслушав, Ратник поручил мне в недельный срок подготовить мотивированную записку для Морского Технического комитета «О роли броненосцев типа «Бородино» в Цусимском бою».

После просмотра записки Ратник пожелал, чтобы я сделал доклад для всего руководящего и командного состава флота с участием ответственных работников кораблестроительной части.

Глава XLIV. Доклад в морском техническом комитете «Броненосцы типа «Бородино» в Цусимском бою»

Мой доклад о Цусимском бое, назначенный председателем Морского Технического комитета генерал-лейтенантом Ратником, состоялся в его присутствии через 10 дней в конференц-зале Главного Адмиралтейства. На докладе по приглашению Ратника присутствовали: от артиллерийского отдела комитета — генерал-майор Бринк, главный инженер Петербургского порта генерал-майор Скворцов, начальник Балтийского судостроительного завода генерал-майор Вешкурцев, представители Главного Морского штаба, профессора Военно-Морской академии, командиры некоторых кораблей Балтийского флота, вернувшиеся из плена офицеры 2-й эскадры, корабельные инженеры и инженер-механики Петербургского и Кронштадтского портов, начальники конструкторских бюро заводов и ряд приглашенных специалистов. Всего по списку, утвержденному Ратником, было приглашено до 100 представителей от судостроительной части флота, личного состава флота и плавающих кораблей.

Общий ход Цусимского боя. Тактика японцев и причины поражения русской эскадры

Бой 14 мая 1905 г. развернулся в виде артиллерийской дуэли двух боевых колонн на параллельных курсах. Японскому командованию с первого же момента удалось обрушиться всеми двенадцатью броненосцами и броненосными крейсерами на пять лучших головных кораблей русской эскадры. Адмирал Того смелым маневром сразу охватил голову русской колонны и фактически поставил вне линии огня семь старых, тихоходных хвостовых кораблей. Весь генеральный бой 14 мая протекал в виде единоборства сначала пяти, а затем всего лишь трех передних русских кораблей против двенадцати японских. Непрерывно атакуя голову русской эскадры, адмирал Того за 5 1/2 часов дневного боя сумел потопить артиллерийским огнем четыре лучших русских броненосца и парализовать боевую силу пятого.

После дневного артиллерийского боя за ночь атаками миноносцев японцы подорвали часть уцелевших в дневном бою кораблей, разбили строй ослабленной эскадры и на другой день закончили ликвидацию ее разъединенных остатков.

Эту тактику концентрации удара всех своих главных сил на изолированной части сил противника адмирал Того беспрепятственно осуществил в результате огромного превосходства эскадренной скорости всей своей колонны, смелого маневрирования в момент первой атаки и открытия огня, высокой боевой тренировки своих кораблей и полной пассивности русского командования, предоставившего противнику всю инициативу боя. Рожественский сразу подчинился тактике боя, избранной японским командующим в форме артиллерийского состязания на дальней дистанции.

Между тем в морском бою особенное значение имеет успех первого удара в момент развертывания сил, пока корабли еще сохраняют свою боевую силу, не имеют повреждений, не дезорганизованы потерями личного состава и нарушением командования. Неудачное маневрирование Рожественского в период завязки боя облегчило противнику его цели, привело в полное расстройство русскую колонну, подставило под сокрушительный удар два флагманских корабля и предопределило их гибель.

Русская эскадра через полчаса после начала боя утратила организованное командование, и это сделало неизбежным ее общее поражение. В результате бездарности русского командования бой для японцев превратился в учебную стрельбу и свелся к планомерному истреблению русских кораблей. Рожественский же свел свое руководство эскадрой к тому, что ставил свои корабли под огонь противника на выгодной для последнего дистанции, спутал строй своей колонны и в течение получаса занимал головное положение на флагманском корабле, даже не пытаясь управлять эскадрой, чтобы вывести ее из губительного положения.

Можно ли при таком развитии боя утверждать, что причиной поражения русской эскадры были какие-то технические недостатки русских кораблей? И не правильнее ли будет признать, что гибель броненосцев «Ослябя», «Суворов», «Александр III» и «Бородино», а также разгром пятого корабля «Орел» явились лишь неизбежным следствием невежественного руководства Рожественского, приведшего к полному разгрому эскадры?

Исход боя со всеми его последствиями и истреблением броненосцев определился уже через десять минут после открытия огня.

«Ослябя» и «Суворов» через полчаса оказались вне строя. «Суворов», «Александр» и «Бородино» были ликвидированы японцами через 5–5 1/2 часов после открытия огня, когда уже

потеряли всякое боевое значение.

Личному составу эскадры заранее было ясно, что если японскому командованию будет предоставлена возможность использовать свое превосходство сил и преимущества положения, то уничтожение русской эскадры неизбежно.

У командования русской эскадры оставалась возможность ввести противника в заблуждение, пожертвовать одной частью эскадры, чтобы прорваться, с другой, наконец — смелая боевая инициатива, которая спутала бы планы противника.

На эскадре ждали, что Рожественский сам атакует японцев в первый же момент, бросив на них четыре сильных броненосца первого отряда, обладавших хорошим бронированием, высокой скоростью хода и выгодным расположением 6-дюймовых орудий в башнях. Основанием для этих предположений служили частые эволюционные учения четырех однотипных броненосцев и даже личные заявления Рожественского.

После присоединения в Куа-Бе эскадры Небогатова в приказе перед боем Рожественский заявлял, что «теперь мы и японцы имеем в боевой колонне по 12 кораблей, но мы превосходим их числом тяжелых орудий, решающих исход боя. Правда, мы уступаем японцам в скорости, но это не имеет большого значения, так как мы удирать не собираемся». В походе он заявлял: «Я сойдусь с японцами на 15 кабельтовых и буду расстреливать их в упор». Из этого многие делали вывод, что план Рожественского — сразу атаковать японцев четырьмя быстроходными броненосцами.

Японцы же в бою пользовались скоростью не для того, чтобы удирать, а для атаки и нападения.

Рожественский, конечно, упомянул в приказе о том, что скорость не имеет большого значения для результатов боя, только в утешение эскадре. Сам же он считал скорость важной только в том случае, если ее могут развивать все корабли колонны, и не придавал значения скорости отдельных отрядов и кораблей. Поэтому он пренебрег повышенной скоростью четырех броненосцев первого отряда, не тренировал их на полный ход, а в бою не использовал для смелой атаки.

Самые сильные наступательные элементы броненосцев типа «Бородино» так и остались неиспользованными, а сближение с японской колонной «на 15 кабельтовых» не было осуществлено и тогда, когда это представлялось возможным, т. е. в момент поворота адмирала Того на обратный курс параллельно русской эскадре.

Возникает и такой вопрос: не были ли все действия командующего русской эскадрой вынужденным следствием

полученных им директив или результатом качеств его кораблей, того их состояния, в котором они были вынуждены вступить в бой для прорыва во Владивосток?

Чтобы обоснованно ответить на эти вопросы и показать, в какой мере ответственность за цусимский разгром лежала на командующем эскадрой, а в чем виновны центральные учреждения флота, надо вкратце восстановить в памяти историю проектирования, постройки и вооружения броненосцев типа «Ослябя» и типа «Бородино» и вскрыть, в какой мере обстановка дальнего похода отразилась на боеспособности этих кораблей.

Программа 1898 г. Постройки флота для Тихого океана

Государственное совещание в декабре 1897 г. признало, что «основные боевые силы флота должны быть сосредоточены на главном театре, которым надо признать Тихий океан, исходя из программы японских морских вооружений».

Японские программы судостроения 1895–1896 гг. намечали готовность к 1903 г. следующих кораблей: четырех броненосцев по 15000 *т* с вооружением из четырех 12-дюймовых и четырнадцати 6-дюймовых орудий; двух броненосцев по 12300 *т* с вооружением из четырех 12-дюймовых и десяти 6-дюймовых орудий; четырех броненосных крейсеров по 9800 *т* с вооружением из четырех 8-дюймовых и четырнадцати 6-дюймовых орудий; двух броненосных крейсеров по 9400 *т* с вооружением по четыре 8-дюймовых и двенадцати 6-дюймовых орудий.

Кроме двенадцати линейных судов, Япония должна была получить двенадцать крейсеров с тоннажем от 3000 до 5000 *т* и с ходом 20–22 узла; три старых крейсера по 4200 *т* с ходом 16 узлов и старый китайский броненосец «Чин-Иен» в 7670 *т*.

По русской программе 1898 г. было признано необходимым сосредоточить к 1905 г. в Тихом океане следующие боевые силы: девять новых эскадренных броненосцев, пять броненосных крейсеров, семь бронепалубных крейсеров 1-го ранга, пять легких крейсеров 2-го ранга, два минных крейсера, два минных заградителя, 20 миноносцев по 350 т, 24 малых миноносца по 120–220 т.

Для реализации этой дислокации флота предполагалось в Тихом океане сконцентрировать: три броненосца типа «Ослябя» по 12675 *т* постройки 1898–1900 гг., два новых броненосца «Цесаревич» французской постройки, «Ретвизан», построенный в США, оба по 13000 *т,* пять броненосцев типа «Бородино», начатых

постройкой в 1899 г. на петербургских заводах, по 13516 *т.*

При утверждении программы 1898 г. было решено основным ядром Тихоокеанского флота сделать сильные эскадренные броненосцы: «Цесаревич», «Ретвизан» и пять броненосцев типа «Бородино».

Эти семь кораблей должны были уравновесить шесть японских броненосцев. Японским броненосным крейсерам противопоставлялись: три облегченных башенных броненосца типа «Осляби», три больших броненосных крейсера с тоннажем 11200–13000 *т.* «Рюрик» (1892 г.), «Россия» (1898 г.) и «Громобой» (1900 г.).

Легким крейсерам противопоставлялись бронепалубные крейсера с тоннажем 6000–6700 *т* и с ходом 20–23 узла. Если бы вся программа была осуществлена, а война с Японией началась только в конце 1905 г., то Россия получила бы значительное преобладание в Тихом океане при наличии в Балтийском море резерва в виде семи более устарелых броненосцев постройки 1887–1895 гг. и четырех броненосных фрегатов периода 1881–1890 гг. Главную ставку русское Морское министерство делало на создание боевого ядра флота из новых сильных броненосцев типов «Цесаревич» и «Бородино».

Эта русская судостроительная программа была достаточно обширна, но Япония не пожелала ждать окончания морских вооружений России до осени 1905 г., а начала войну в январе 1904 г., когда пять броненосцев типа «Бородино» еще находились у стенок петербургских заводов в состоянии, далеком от боевой готовности.

Вместе с тем морские силы России на Дальнем Востоке были значительно ослаблены преждевременным возвращением в 1902 г. в Балтийское море отряда устарелых кораблей в составе трех броненосцев, трех броненосных фрегатов и бронепалубного крейсера, с общим тоннажем в 57 000 *т.*

В то же время вышедший на подкрепление Тихоокеанской эскадры в конце 1902 г. отряд адмирала Вирениуса, состоявший из броненосца «Ослябя», трех крейсеров и одиннадцати миноносцев, из-за аварий кораблей до начала военных действий успел дойти только до Красного моря и затем, в силу изменившегося положения, был отозван в Балтику. Позже он целиком, кроме малых миноносцев, вошел в состав 2-й эскадры Рожественского.

Тактическое назначение броненосцев типа «Бородино»

Основным заданием этих шести кораблей была высокая

мореходность и автономность для проведения длительных операций в океанах вдали от своих опорных баз. С этой целью Морское министерство стремилось обеспечить этим кораблям огромные запасы угля, воды, продовольствия и судовых запасов при максимальной вместимости угольных ям при перегрузке до 2500 *т.* Снабжение их в океанах предполагалось обслуживать шестью быстроходными пароходами Добровольного флота, которые в военное время превращались во вспомогательные крейсера. Но для обеспечения такой автономности пришлось пожертвовать размерами броневой защиты, а на кораблях типа «Ослябя» — и силой артиллерийского вооружения, которое при тоннаже в 12 675 *т* было ограничено четырьмя 10-дюймовыми орудиями в броневых башнях и десятью 6-дюймовыми орудиями в бронированных казематах.

Между тем предшествующий тип броненосцев серии «Полтава» при водоизмещении 10960 *т* имел вооружение из четырех 12-дюймовых и двенадцати 6-дюймовых орудий, из которых восемь 6-дюймовых были размещены в парных броневых башнях.

Все шесть кораблей для крейсерской войны получили поясную защиту только на протяжении 3/4 длины, а оконечности оставлены без бортовой броневой защиты. Вес броневой защиты на кораблях серии «Ослябя» составлял всего 2600 *т,* или 23% от нормального водоизмещения.

Совсем иные принципы были положены в основу проектов «Цесаревич» и «Бородино». Основным заданием их являлось назначение для решительного эскадренного боя с сильным противником. При этом предполагалось, что корабли должны действовать в ограниченных морских бассейнах, опираясь на свои тыловые базы. Поэтому для усиления броневой защиты и артиллерийского вооружения новые броненосцы получили уменьшенный нормальный запас топлива, пониженную вместимость запасных угольных ям, сокращенный запас продовольствия, питьевой воды, всех судовых расходных материалов и снабжения из расчета двухнедельного пребывания в открытом море. Запасная котельная вода совсем не была включена в нормальную нагрузку ввиду установки высокопроизводительных опреснителей.

Новые броненосцы, рассчитанные на операции вблизи надежных баз, в Балтийском море могли бы опираться на Либаву, Ревель, Гельсингфорс и Кронштадт, а на Дальнем Востоке их операции должны были бы ограничиться районом с конечными пунктами Владивосток — Порт-Артур.

Серия броненосцев типа «Бородино» получила следующие

характеристики в системе защиты и в расположении артиллерии.

Защита живучести корпуса: два непрерывных броневых пояса крупповской брони по ватерлинии, 7 5/8 дюймов толщиной, высотой при миделе 3,35 м и до 4 м в носу, с погружением в воду 1,25 *м;* две сплошные броневые палубы, соединенные с верхним и нижним шельфами главного броневого пояса и клетчатым слоем по ватерлинии между двумя палубами; трюмная продольная бортовая переборка из двух слоев мягкой стали общей толщиной 43 *мм* на протяжении 3/4 длины корабля в районе всех погребов и механизмов.

Защита вооружения и командования: броневая защита 12-дюймовых башен — 10 дюймов, башен 6-дюймовых орудий — 6 дюймов, защита казематов и батареи 75-миллиметровых орудий — 3 дюйма; боевая рубка — 8 дюймов, крыша — 2 дюйма; котельные кожухи до верхней палубы — 3/4 дюйма.

Расположение артиллерии: две двухорудийные 12-дюймовые башни в оконечностях с обстрелом 270°; 6 двухорудийных 6-дюймовых башен с обстрелом по 135° на борт носовой и кормовой групп и по 180° на борт у средних башен; общий огонь по диаметральной плоскости два 12-дюймовых и восемь 6-дюймовых орудий; десять 3-дюймовых орудий на борт в казематах и батарее с обстрелом по 120°.

Общий вес крупповской и палубной брони — 4500 *т,* или 33 %. Отличие «Цесаревича» и «Бородино» заключалось в том, что на русских кораблях броня главного пояса была принята на 2 3/8 дюйма тоньше, но зато защищена 3-дюймовой броней вся 75-миллиметровая артиллерия в составе 20 орудий против 16 орудий 75-миллиметрового калибра на «Цесаревиче». Нормальный запас топлива на типе «Бородино» принят 780 *т* при полной вместимости ям в 1150 т.

Надо отметить, что строившиеся в Англии японские броненосцы типа «Миказа», предназначавшиеся для того же района, также рассчитаны для действий в ограниченном морском районе ввиду близкого расположения опорных баз. Поэтому их нормальный запас топлива был даже меньше, чем на русских броненосцах типа «Бородино», и составлял всего 700 *т.*

До начала русско-японской войны к январю 1904 г. в водах Дальнего Востока были сосредоточены только два новых броненосца «Цесаревич» и «Ретвизан», включенных в состав Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре. Так как их переход в Тихий океан протекал еще в условиях мирного времени, то он был выполнен без затруднений и жалоб на перегрузку их не возникало.

В силу непредусмотрительности и медлительности Главного

Морского штаба с Рожественским во главе, на Востоке до начала военных действий оказались сосредоточенными пять боевых кораблей, предназначенных для широких океанских переходов, а шестой — «Ослябя», — уже находившийся в пути, был возвращен в связи с его опозданием до начала войны.

Когда же во время военных действий состоялось решение о посылке в Тихий океан Балтийской эскадры, то ее боевое ядро пришлось составить из четырех законченных броненосцев серии «Бородино», совершенно не приспособленных к длительным океанским переходам. Это обстоятельство создало огромные затруднения при переброске Балтийского флота на Дальний Восток при отсутствии возможности свободно пользоваться услугами иностранных портов во время войны. В походе эскадры это обстоятельство вызвало огромные осложнения, перегрузку броненосцев и острые нарекания Рожественского и личного состава кораблей. Причину всех затруднений они усматривали в дефектах проекта броненосцев серии «Бородино», недоучитывавшего условий длительных океанских плаваний. При этом особо подчеркивалась удобная планировка и приспособленность к океанской службе автономного броненосца «Ослябя».

Совершенно ясно, что причиной всего этого были не дефекты проекта «Бородино», а необходимость использовать корабли этого типа для операций иного порядка, чем заложенные в основу их проекта. Судостроительная часть флота не могла отвечать за то, что броненосцы и крейсера, приспособленные для автономной океанской службы, оказались запертыми в дальневосточных базах и несли функции береговой обороны вблизи своих баз, а броненосцы малого радиуса действий, предназначенные для решительного эскадренного боя, оказались обреченными скитаться по океанам без обслуживания своими портами.

Все эти обстоятельства только подтверждают, что решающее значение для успешного использования боевых кораблей в первую очередь имеет их применение в тех оперативных условиях, которые предусмотрены их типом и отвечают их тактическим элементам.

Влияние условий достройки броненосцев 2-й эскадры в Кронштадте и обстановки похода на боевые качества кораблей

Когда броненосцы типа «Бородино» вышли из постройки, то их элементы значительно отличались от тех, которыми они должны были обладать по проектам.

Требования военного времени, подготовка кораблей к тяжелым условиям плавания, изменения первоначального проекта и ненормальные условия работ в Кронштадте привели к тому, что корабли ушли в поход со значительной перегрузкой против проектной осадки. Из-под контроля строителей и судостроительной части нагрузка кораблей вышла, так как за приемом поступавших на них грузов строители уже не могли следить по системе, установленной на заводах. В этом важном деле кроме строительной части принимали участие Кронштадтский порт, командующий адмирал Рожественский и его штаб, командиры кораблей, старшие судовые специалисты, старшие офицеры, старшие механики и вообще судовой состав вплоть до старшего боцмана.

Каждый тащил на корабли с берега все, что, по его мнению, могло пригодиться в походе и что можно было захватить на берегу. Окончательная осадка кораблей и их остойчивость могли определиться только после ухода из последнего русского порта, с прекращением непрерывного потока грузов с берега.

Перед уходом броненосца «Орел» из Кронштадта командир порта адмирал Бирилев говорил мне: «Вот смотрите на этот корабль! Это уже не «Орел», а какой-то совсем иной броненосец с новыми и неизвестными нам качествами! У него уже иная броневая защита ватерлинии, возросшая осадка и, конечно, другая метацентрическая высота!»

Бирилев был прав. После ухода из Либавы на первой же стоянке у острова Лангеланд мне удалось установить, что броненосец в походном состоянии вышел из России, имея среднее углубление на ровный киль 28 футов 10 дюймов, что соответствовало водоизмещению 15300 *m.* Перегрузка была 2 фута 10 дюймов, что в тоннах водоизмещения составляло 15300–13516 = 1784 т. Такая же перегрузка была и на других однотипных кораблях.

Начальная метацентрическая высота броненосца по крену при спуске минного катера у Лангеланда оказалась равной 2 футам 6 дюймам, тогда как по первоначальному проекту она должна была равняться 4 футам при водоизмещении 13516 *m.*

Броневой верхний пояс по ватерлинии при такой перегрузке погружался в воду на крене в 6 1/2°, тогда как при проектной осадке это положение должно было наступать только при 10 1/2°.

Мне удалось установить, что перегрузка состояла из двух главных частей: из перегрузки расходными и запасными грузами, принятыми сверх нормы, установленной утвержденной спецификацией для нужд плавания, и из перегрузки по корпусу, вооружению и оборудованию, вызванной добавлениями,

изменениями и переделками проекта против утвержденных чертежей.

Добавочных переменных грузов сверх утвержденных по спецификации было принято на корабль 1150 *т,* кроме того, перегрузка по корпусу, вооружению и оборудованию составила еще 635 *т.*

Перегрузка переменными сверхкомплектными грузами характеризуется следующими цифрами в тоннах: уголь — 370 (1150 вместо 780); котельная вода — 240 (вся была принята в перегрузку); вода для судовых надобностей — 40; вода питьевая — 35 (100 вместо 65); машинное масло — 55 (65 вместо 10); провизия — 110 (205 вместо 95); снаряды и заряды — 91 (20% сверх комплекта); материалы, инструмент, багаж и мелочи — 184; котельные колосники — 25 (не предусмотрены в нагрузке). Итого 1150 *т.*

Состав строительной перегрузки броненосца «Орел» в тоннах: добавочное оборудование жилых помещений — 185; приспособление к условиям плавания в тропиках — 135; перегрузка катеров, шлюпок, ростр и устройств для спуска шлюпок — 50,5; подкрепление мачт — 29,3; добавочное вооружение: сетевое заграждение — 33; дальномеры и оптические прицелы — 14; рубка беспроволочного телеграфа — 6; пластыри Макарова — 2,5; тралы, буйки и контрмины — 4,5; добавочные устройства по корпусу: средний переходный мостик — 15; устройство для перехода со срезов на ют — 28; заделка вырезов кормового дейдвуда — 14; стеллажи погребов, арсеналов и шхиперских кладовых — 17; добавочные устройства по системам и трубопроводам — 90. Итого 635.

Значительная перегрузка по жилым устройствам была вызвана увеличением числа команды на 140 человек и офицеров на 8 человек в связи с введением боевого расписания.

На броненосцы были отпущены улучшенные минные и паровые катера с перегрузкой на 23 *т.* Это вызвало усиление стрел, лебедок, ростр, а затем и подкрепление мачт. Сетевое заграждение в проекте было сначала вычеркнуто, а вес его употребили на бронирование дымоходов. После подрыва кораблей на Артурском рейде сети были восстановлены, но бронирование дымовых кожухов осталось.

Заметная перегрузка возникла в связи с приспособлением жилых устройств и рубок к условиям плавания в тропиках. Деревянная изоляция, легкие щиты по борту, обмазка бортов пробковой крошкой, линолеум и метлахские плитки потребовали добавочного веса в 135 г. Пришлось значительно усилить вентиляцию жилых и машинных помещений. Все судовое

снабжение забиралось в усиленном количестве из расчета на четырехмесячное плавание.

Для угольных погрузок были взяты добавочные мешки, лопаты, рукавицы, доски для помостов и ограждений, что также составило не один десяток тонн. Механики забирали брусья для подкрепления переборок, листовую и угловую сталь, заклепки, болты, цемент, кирпич, песок, сало, древесный уголь, краску, парусину, инструмент, тросы, добавочные запасные части.

Артиллеристы добавочно приняли до 5 т пакли для обтирания орудий. Трюмные натаскали добавочные крышки для горловин, иллюминаторные стекла, запасные шланги, водопроводные и медные трубы, добавочный инструмент и набили своими запасами верхний коридор позади брони. Старший боцман натаскал с берега добавочные леерные стойки, люльки, тросы, обрубки дерева, крышки на сходные трапы. Всякий залежавшийся брак заводских кладовых был взят как материал для будущих работ. По моим подсчетам, этих добавочных грузов набралось до 150 г.

С перегрузкой в 1785 т «Орел» вступал в Цусимский бой, так что его осадка, броневая защита ватерлинии и начальная остойчивость были близки к тем величинам, которые зафиксированы мной во время первой стоянки у острова Лангеланд.

Подготовка кораблей к бою

При выходе эскадры из России адмирал Рожественский был информирован Морским Техническим комитетом о вредном влиянии перегрузки на боевые качества кораблей. Но командующий руководствовался соображениями, что первоочередной задачей является необходимость довести корабли на театр войны и у него нет иного выхода, как принимать все грузы, необходимые для океанского плавания. Он предполагал, что перед боем все излишние грузы могут быть сняты, а для выяснения состояния нагрузки и остойчивости броненосцев эскадры у него будет усиленный штат корабельных инженеров. Что же касается деревянной отделки для защиты верхних помещений от прогревания в тропиках, то она необходима лишь на время пребывания в жарком климате.

Вообще же он исходил из убеждения, что сами проекты кораблей должны учитывать все служебные потребности плавания и боя, а поэтому принимаемые им мероприятия являются вынужденными и он должен пользоваться теми кораблями, которые ему предоставлены государством.

Когда эскадра вышла от Мадагаскара в Индийский океан и стало очевидно, что по пути во Владивосток ей не избежать боя с японским флотом, то на всех новых броненосцах была начата подготовка кораблей к бою. На «Орле» был организован военный совет под председательством командира с участием всех старших специалистов. Совет разработал общую программу мероприятий.

Были проработаны следующие основные вопросы:

1) устройство вспомогательных защит личного состава и оборудования с помощью применения стальных тросов, перлиней, котельных колосников, мешков с углем, командных коек и прочих материалов, пригодных для этой цели;

2) проведение пожарных мероприятий — удаление дерева, горючих материалов, излишней мебели из жилых офицерских помещений, разборка кают-компании и буфета, защита пожарных рожков, поливка деревянной верхней палубы, заполнение шлюпок водой;

3) борьба с креном, осуществление системы быстрого выравнивания начинающегося крена, затопление бортовых отсеков котельной водой, средства для уборки воды, запасные средства быстрого задраивания орудийных портов 75-миллиметровой батареи;

4) обеспечение средств сообщения по кораблю, запасные штормтрапы на мостики и между палубами, средства и пути подачи раненых в операционный пункт;

5) обеспечение управления рулевыми приводами из боевой рубки, центрального поста, носовой 305-миллиметровой башни, запасные переговорные трубы в рулевое помещение, голосовая передача;

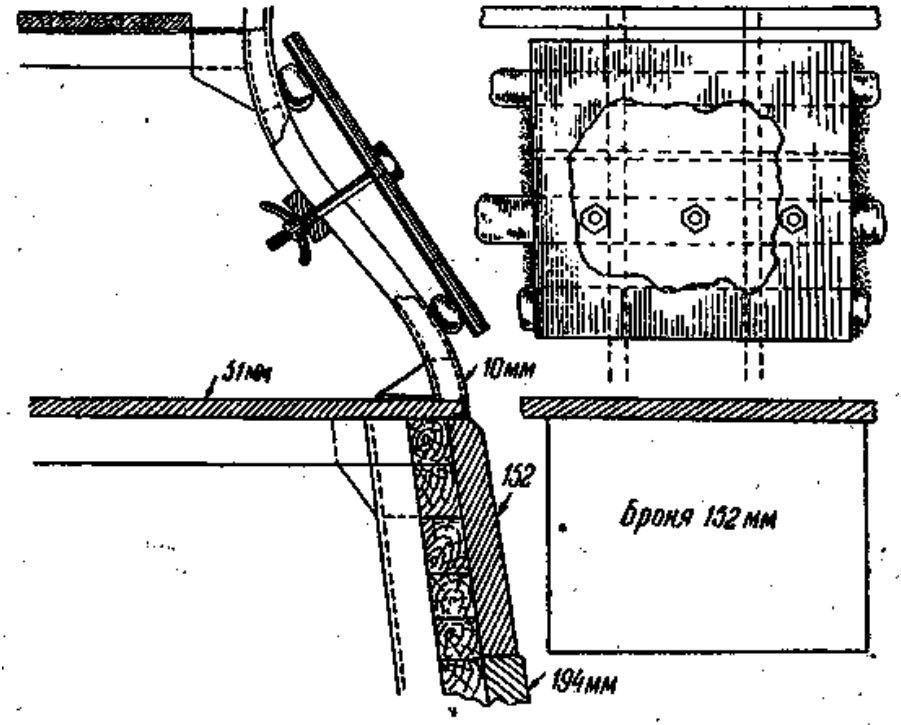
6) защита дальномеров, система управления артиллерией в бою, обеспечение связи по кораблю, связь с машинами;

7) заделка пробоин в легком борту по батарейной палубе, подкрепление переборок упорами, подготовка пластырей для подводных пробоин.

На «Орле» была проведена вся программа мероприятий подготовки к бою, которые способствовали живучести корабля. Особенно важное значение имели противопожарные мероприятия, применение системы быстрого выравнивания начального крена, подготовка средств для заделки пробоин в легком надводном борту.

К сожалению, ничего нельзя было предпринять для разгрузки броненосца. Когда в Кам-Ранхе, за месяц до боя, флагманский корабельный инженер Политовский посетил «Орел», то его командир просил поднять перед адмиралом вопрос о радикальной разгрузке кораблей перед боем, об удалении дерева

и излишней мебели из жилых помещений, об использовании адмиральского помещения вместо офицерской кают-компании, наконец, о снятии бесполезных для боя катеров и шлюпок с передачей их на транспорты. Такие мероприятия могли быть проведены только распоряжением по эскадре.



Заделка пробоины легким щитом на «Орле».

Политовский с огорчением ответил командиру, что эти меры штабом были предложены адмиралу, но категорически отвергнуты им, как несовместимые с военными планами возможных операций.

Командир «Орла» решился за собственной ответственностью удалить перед боем дерево из всех верхних рубок, разобрать кают-компанию, использовать для офицеров адмиральскую столовую и перекачать котельную воду в бортовые отделения для выпрямления крена.

В Кам-Ранхе мне было поручено ознакомиться с состоянием переборок и горловин на броненосце «Александр III». Все средства непроницаемости оказались в полном порядке. После осмотра корабля я в кают-компании поднял вопрос перед старшим офицером, старшим механиком и артиллеристом о

необходимости разобрать дерево из рубок, убрать излишнюю мебель и горючие материалы выше батарейной палубы. При этом я сослался на пример броненосца «Орел», на котором такие меры были проведены.

В ответ я выслушал целую отповедь. Мне было сказано, что опыт боев первой эскадры доказал ничтожную опасность пожаров. Возможно, что корабли достигнут Владивостока с незначительными повреждениями, но окажутся с разоренными офицерскими помещениями. Между тем житейский комфорт необходим для жизни и поддержания настроения личного состава.

Я убедился, что на флагманском корабле «Суворов» и на гвардейском корабле «Александр III» привычка к комфорту и внешнему показному лоску кораблей, отделке и окраске кают заслонила собою боевые требования. Разобрали деревянные устройства жилых помещений только старые корабли «Наварин», «Сисой», «Нахимов», отчасти «Донской».

Состав эскадры и деление ее на боевые отряды

Идя на прорыв через Цусимский пролив в расстоянии двух суток 10-узловым ходом от Владивостока, эскадра имела следующий состав: двенадцать кораблей в боевой колонне, девять крейсеров (два броненосных старых, три бронепалубных, три легких, один вспомогательный), девять миноносцев, четыре транспорта, два буксира и два госпитальных корабля, а всего 38 единиц.

Связав в одну ударную колонну двенадцать кораблей семи резко различных типов и присоединив к боевым кораблям еще восемь вспомогательных тихоходных судов, Рожественский организовал эскадру, тактические и маневренные качества которой зависели от слабейших и наиболее устарелых кораблей. Перед боем tie были проведены существенные мероприятия по подготовке лучших кораблей к решительному сражению. Командующий не выделил в одну тактическую самостоятельную единицу четыре броненосца типа «Бородино», а с ними и «Ослябя», обладавших при надлежащей подготовке эскадренным ходом в 15–16 узлов. Остальные семь кораблей не были подготовлены к общему ходу в 13 узлов, а без достаточных оснований поставлены в зависимость от 10-узлового хода транспортов. Не проведено разделение этих семи боевых кораблей на два разнородных отряда: четыре корабля с новой современной артиллерией — «Сисой», «Апраксин», «Сенявин» и «Ушаков» и три корабля со старыми орудиями, стрелявшими

дымным порохом: «Наварин», «Николай» и «Нахимов». К последнему отряду могли быть еще присоединены два старых броненосных крейсера «Донской» и «Мономах», также обладавших ходом в 13 узлов.

Это деление колонны в 12 кораблей на три отряда в зависимости от их наступательных элементов позволило бы самостоятельно использовать каждую группу применительно к их вооружению, защите и тактическим свойствам, не связывая все корабли в одну негибкую колонну.

Таким образом, не равняя всю эскадру по слабейшим кораблям, была полная возможность разделить ее на следующие отряды: 1) пять быстроходных ударных броненосцев с ходом 15–16 узлов; 2) четыре броненосца с новой артиллерией и ходом 13 узлов для поддержки атакующей группы; 3) три старых корабля и два старых броненосных крейсера с ходом 13 узлов — резерв главных сил.

Бронепалубные крейсера должны были бы образовать быстроходную группу с ходом 18–19 узлов: «Олег», «Аврора», «Светлана», «Жемчуг» и «Изумруд» с пятью миноносцами. Они также могли поддерживать атаку пяти ударных броненосцев. Крейсера «Урал» и «Алмаз» могли находиться при транспортах для прикрытия их от миноносцев и вспомогательных крейсеров противника. Быстроходный броненосец «Ослябя» успешно мог быть сделан флагманом отряда бронепалубных крейсеров.

Выделив четыре новых броненосца типа «Бородино» в атакующий отряд, командующий должен был бы в первый же момент броситься с ними на голову неприятельской колонны в самом начале последовательного поворота адмирала Того на 16 румбов для перехода на параллельный курс с русской эскадрой.

Наши быстроходные броненосцы, атакуя противника в первый момент боя, имели все шансы вызвать расстройство в колонне противника и связать ее действия, подбив на близкой дистанции некоторые из его кораблей. Это дало бы возможность подтянуть к месту боя остальные, менее быстроходные броненосцы и развернуть все свои силы для генерального сражения.

Учитывая слабость сил русской эскадры, единственным шансом достижения успеха была макаровская боевая тактика: будучи слабейшим, компенсировать недостаток сил решительностью своих действий и обрушиться превосходными силами на часть колонны противника. Только таким тактическим приемом можно было добиться боевого успеха. При предоставлении инициативы атаки противнику неизбежно должен был сказаться количественный перевес его сил.

План боя, основанный на смелой атаке наших новых и сильных броненосцев до повреждения их в бою, возник на эскадре и еще в походе дебатировался на многих кораблях. Для реализации этого смелого плана нужна была специальная подготовка, чтобы новые броненосцы уверенно маневрировали на полном ходу. Надо было отработать их механизмы, разгрузить корабли от излишнего балласта и от горючих материалов.

Но раз атака не была предпринята командующим, то бой с первого же момента превратился в артиллерийское состязание пяти русских кораблей с двенадцатью японскими на заранее выбранной противником дистанции. Сказались все преимущества японской высокой тренировки в стрельбе на дальней дистанции, когда проявились зажигательный эффект и разрушительная сила японских фугасных снарядов, противопоставленных плохим взрывным свойствам русских снарядов.

Гибель «Ослябя» и трех броненосцев — «Суворов», «Александр» и «Бородино»

Броненосец «Ослябя» стал первой жертвой в Цусимском бою. Неудачный маневр Рожественского с перестроением четырех броненосцев первого отряда в общую колонну с остальной эскадрой заставил «Ослябя» застопорить машины в момент открытия огня японской колонной. Японцы с первого залпа пристрелялись к неподвижному «Ослябя», который получил тяжелые попадания 12-дюймовых снарядов в нос по ватерлинии против боевой рубки. В него сначала стреляли на циркуляции все броненосцы, а затем перенесли огонь шесть броненосных крейсеров Камимуры. И когда «Орел» вступил в строй впереди «Ослябя», то последний уже имел дифферент на нос по клюзы. На нем была разрушена носовая 10-дюймовая башня, разбиты два носовых каземата, а на рострах пылал большой пожар. Далее «Ослябя» стал получать залпы 8-дюймовых снарядов с крейсеров. В результате повторных попаданий начали отваливаться от борта броневые плиты верхнего 5-дюймового пояса, болты которых были разрушены взрывом фугасных снарядов. В оголенном борту новые попадания сделали огромную брешь на скосах нижней палубы. Были сорваны вентиляционные трубы в носовой 6-дюймовый погреб, который быстро заполнился водой. Дифферент продолжал возрастать. Нос погрузился до верхней палубы. Заделать пробоину не было возможности, так как новые попадания разрушали деревянные крепления. Через 30 минут после открытия огня корабль вышел из строя вправо от неприятеля и в десять минут затонул, погрузившись носом. Погиб

командир, большинство офицеров, все механики и машинная команда, оставшиеся под броневой палубой. Миноносец «Буйный» успел подобрать с воды до 250 человек.

Флагманский броненосец «Суворов» стал главной мишенью шести передних японских кораблей, описавших циркуляцию после поворота на параллельный курс. Он вышел из строя одновременно с «Ослябя» вследствие порчи штурвала в боевой рубке. На нем были сбиты грот-мачта и кормовая дымовая труба, взорвана кормовая 12-дюймовая башня, крыша которой была сброшена на ют. Все 6-дюймовые башни левого борта уже бездействовали, разбит весь небронированный борт, имелась подводная пробоина против боевой рубки. Корабль охватил сплошной пожар. За ним стлался по воде хвост дыма. Управляясь машинами, он ходил вне строя, следуя за эскадрой и дважды прорезал ее строй. После 5 часов дня на нем уже были сбиты обе трубы и мачты. Вид его стал настолько неузнаваем, что наши хвостовые корабли, не видевшие выхода его из строя, принимали за обезображенный японский корабль и даже стреляли в него.

Раненый адмирал и 19 офицеров и ординарцев штаба в 5 час. 30 мин. дня были сняты с «Суворова» миноносцем «Буйный». В это время на броненосце действовало только одно 3-дюймовое орудие кормового каземата. Сигналом с «Быстрого» адмирал известил эскадру, что передает командование адмиралу Небогатову.

Беспомощный и брошенный эскадрой флагманский корабль был атакован в 7 час. 29 мин. вечера отрядом японских миноносцев и потоплен взрывом выпущенных в упор четырех торпед. Недалеко от «Суворова» затонул пытавшийся защищать его транспорт «Камчатка». Командир, все офицеры и личный состав «Суворова», кроме адмирала и чинов его штаба, снятых «Буйным», погибли с геройским флагманским кораблем.

После выхода из строя «Суворова» броненосец «Александр III» остался головным и предпринял смелую попытку прорваться к северу под хвостом японской эскадры, опередившей нашу колонну. Этот маневр был, однако, быстро парализован поворотом «вдруг на 16 румбов» всей неприятельской колонны, бросившейся наперерез «Александру». «Александр» выходил временно из строя, но скоро снова занял свое место в голове колонны и возглавлял ее до 3 час. 40 мин., а затем, с большими повреждениями и пожарами, вышел из строя и ушел в хвост между «Нахимовым» и «Ушаковым». После 5 час. дня «Александр» попал под огонь японских броненосных крейсеров, шедших по левому борту. В 6 час. 50 мин. он вышел из строя, держа сигнал «Терплю бедствие». Имея большой крен, броненосец дал залп из

средней 6-дюймовой башни и лег на борт. После опрокидывания его корпус некоторое время держался на воде килем кверху. На днище взобралось несколько десятков человек, которые все погибли при погружении корабля. С «Александра III» спасенных не оказалось.

В первый период боя до попытки прорыва на север броненосец «Бородино» имел мало повреждений. После выхода из строя «Александра III» он остался головным и еще раз повторил попытку прорыва на север под хвостом у опередившего нашу колонну неприятеля. Воспользовавшись отходом на юг отряда японских броненосцев, временно потерявших русскую эскадру, «Бородино» в 5 час. дня собрал оставшиеся корабли и повел их к северу. Когда японские броненосцы, идя с юга параллельным курсом, догнали нашу колонну, «Бородино» подвергся сосредоточенному обстрелу с правого борта, но упорно продолжал идти на Владивосток, уже не маневрируя. На нем начались большие пожары. Последний час боя «Бородино» шел с креном в сторону неприятеля до 5°. С мостика следовавшего за ним броненосца «Орел» были видны непрерывные попадания в его ватерлинию залпов 12-дюймовых орудий, поднимавших огромные столбы воды. Из батареи через порта вырывались языки пламени. В последний момент было попадание залпа против кормовой 6-дюймовой башни. Видимо, произошел взрыв в погребах, так как из воды у ватерлинии выкинуло пламя и броненосец в одну минуту повалился на правый борт в сторону неприятеля. На днище опрокинувшегося корабля из батареи выбрались человек 30, но произошел внутренний взрыв, корпус ушел под воду и все погибли. Ночью японский миноносец подобрал на воде сигнальщика Ющина, оказавшегося единственным спасенным с этого геройского корабля.

Броненосец «Орел» в бою

За время всех стадий дневного артиллерийского боя «Орел» получил 42 попадания снарядов 12-дюймового калибра и до 100 снарядов 8– и 6-дюймового калибров, не считая крупных осколков и мелких снарядов противоминной артиллерии.

Попадания в «Орел» начались в корму одновременно с поражением «Ослябя» в нос. «Орел» сильно пострадал во время контр-галсового расхождения с японской колонной в 3 часа.

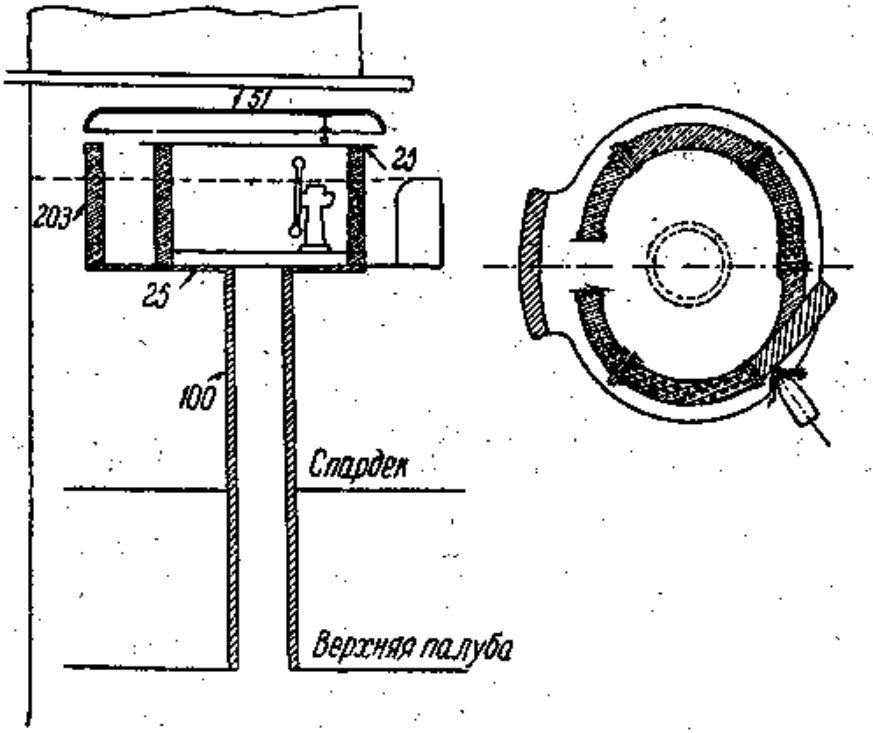
В 3 часа 40 мин. был смертельно ранен командир, произошло воспламенение зарядов в двух правых 6-дюймовых башнях, начался пожар вокруг боевой рубки. Ранило всех офицеров в боевой рубке и в башнях, убило командиров носового и

кормового казематов. В 4 часа дня появился крен до 6° на правый борт, временно он доходил до 10°, но благодаря хорошей организации трюмной части его успели быстро выпрямить. Начался обстрел «Орла» залпами 12-дюймовых снарядов с правого борта одновременно с «Бородино». До пятнадцати 12-дюймовых снарядов попало в район грот-мачты, где произошел большой пожар в адмиральском помещении.

В этот период боя слева шли японские крейсера и после гибели «Александра III» продолжали осыпать «Орел» снарядами 8– и 6-дюймового калибра. После гибели «Бородино» «Орел» временно оставался головным, пока его не обогнал адмирал Небогатов на «Николае I».

Перед наступлением темноты за кормой «Орла» одновременно упало в воду до 50 снарядов со всего броненосного отряда. Это был последний залп перед прекращением огня. «Орел» выдержал в течение дня все артиллерийские удары противника, а ночью, следуя за «Николаем» под охраной крейсера «Изумруд», избежал попадания торпед. У него сохранились ход, управление рулем, одно 12-дюймовое орудие в носовой башне и две 6-дюймовые башни левого борта. Попав в окружение с отрядом Небогатова, «Орел» открыл огонь, но его 6-дюймовые снаряды не долетали до противника. Когда японцы начали расстрел «Николая», «Орел» также спустил флаг, чтобы спасти своего флагмана от уничтожения.

В такой обстановке погибли четыре головных броненосца и была ликвидирована боеспособность последнего нового корабля. Но их гибель явилась неизбежным следствием того положения, в какое их поставил Рожественский с момента открытия огня. Предоставив противнику возможность охватить голову нашей эскадры и изолировать семь хвостовых кораблей, обладавших 39 тяжелыми орудиями от 6– до 12-дюймового калибра, он допустил последовательное уничтожение всех пяти передних кораблей, после чего ликвидация остальной эскадры уже не представляла для противника никакого труда. Способность всех броненосцев выдерживать повреждения имеет предел. Командование обязано умелым маневрированием не допустить до этого рокового момента. Раз командование неспособно реализовать свои наступательные средства, то поражение в бою является неизбежным результатом. Можно ли после этого утверждать, что сражение было проиграно из-за неудовлетворительных боевых качеств русских кораблей? Бой был проигран через 10 минут, а броненосцы типа «Бородино» держались на воде еще 5 1/2 часов.



Броненосец «Орел» после боя. Боевая рубка.

Преимущества японской колонны в тактической скорости и управлении артиллерийским огнем

Японцы уничтожили русскую эскадру в результате настойчивого применения их командованием выработанной боевой тактики: охвата головы русской эскадры из пяти новых броненосцев и последовательного уничтожения путем концентрации огня на одном корабле. Эту тактику они смогли применить из-за превосходства эскадренной скорости всех своих двенадцати кораблей, развивших до 16 узлов, тогда как русская эскадра, связанная обозом из старых тихоходных кораблей и транспортов, весь бой провела, имея ход всего 9–10 узлов.

А ведь наши пять броненосцев могли иметь скорость, одинаковую с японцами. Тогда тактическое преимущество японцев было бы сведено к нулю, а быстрый охват головы русской колонны стал бы неосуществимым.

Вторым фактором, на котором основывалась японская тактика, была их превосходная артиллерийская подготовка. В

основе ее лежала тренировка, обеспечивавшая эскадренную пристрелку для определения дистанции, эскадренное управление огнем всей колонны, полную скорострельность и залповую стрельбу всем бортом и даже несколькими кораблями по одной цели. Японские корабли могли вести меткую стрельбу на дистанциях свыше 30–40 каб.

Эти навыки, достигнутые тренировкой и организацией артиллерийской стрельбы, позволили японцам быстро сосредоточить огонь двенадцати кораблей на двух наших кораблях «Ослябя» и «Суворов» и выбить их из строя через 30 минут.

Чтобы парализовать эти преимущества японцев, Рожественский должен был идти на максимальное и быстрое сближение с японской колонной.

Действие японских снарядов

Японцы стреляли фугасными снарядами двух родов: первые взрывались при самом малом сопротивлении, вторые — только пробив легкий борт или тонкую обшивку.

Снаряды первого рода, взрываясь при падении в воду и при ударе в обшивку, давали густой черный клуб дыма. Они причиняли большие наружные повреждения в незащищенных частях корпуса и служили для пристрелки, но редко вызывали пожары даже в присутствии большого количества горючих материалов.

Снаряды другого рода давали при взрыве яркожелтое пламя и несколько более крупные осколки. Температура взрыва была так высока, что моментально вспыхивали все воспламеняющиеся материалы. Броня накаливалась, а мягкая сталь часто плавилась. Эти снаряды наносили внутренние повреждения вблизи борта, так как взрывались непосредственно по пробитии обшивки.

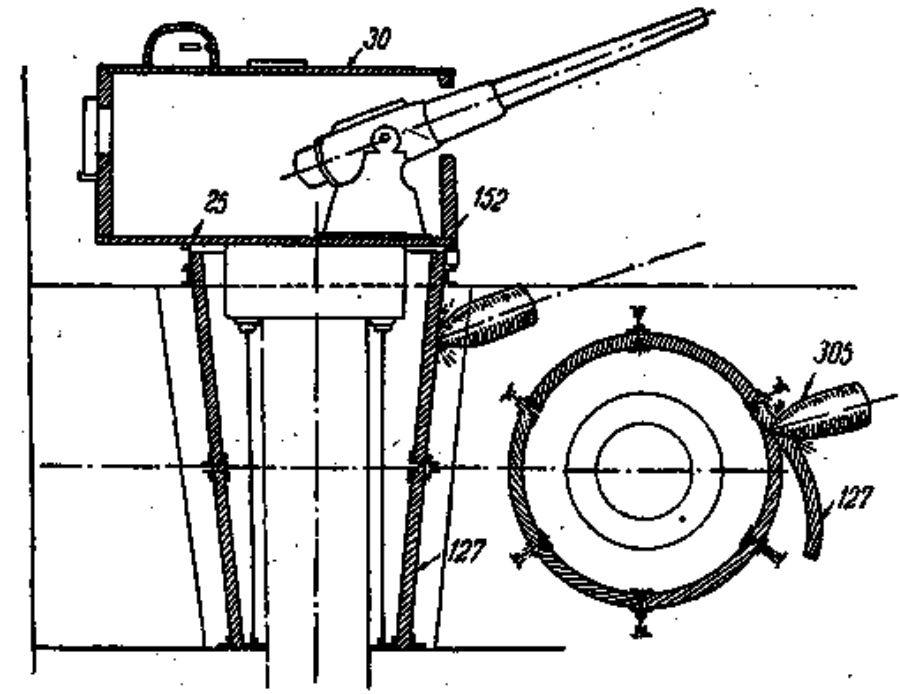
Снаряды 6-дюймового калибра, судя по пробоинам «Орла», были наполовину первого рода, а наполовину второго. 8-дюймовые снаряды все взорвались при ударе о наружную обшивку.

Из 12-дюймовых снарядов только четыре взорвались, пройдя наружную обшивку. Взрыв происходил в момент второго удара и всегда сопровождался пожарами. 26 12-дюймовых снарядов попали в тонкий борт и надстройки, а 16 — в броню башен и поясной защиты. Пробоины 12-дюймовых снарядов с правого борта ясно группировались парами; видимо снаряды были, выпущены залпом из одной башни.

Пробоины в обшивке толщиной 3/8 дюйма имели размеры: от

12-дюймового снаряда — 8Х8 футов, от 8-дюймового снаряда — 5Х6 футов, от 6-дюймового 3Х3 фута.

Самая большая пробоина была нанесена взрывом двух 12-дюймовых снарядов у основания правой кормовой 6-дюймовой башни и имела размер 8Х13 футов, т. е. около 100 квадратных футов.



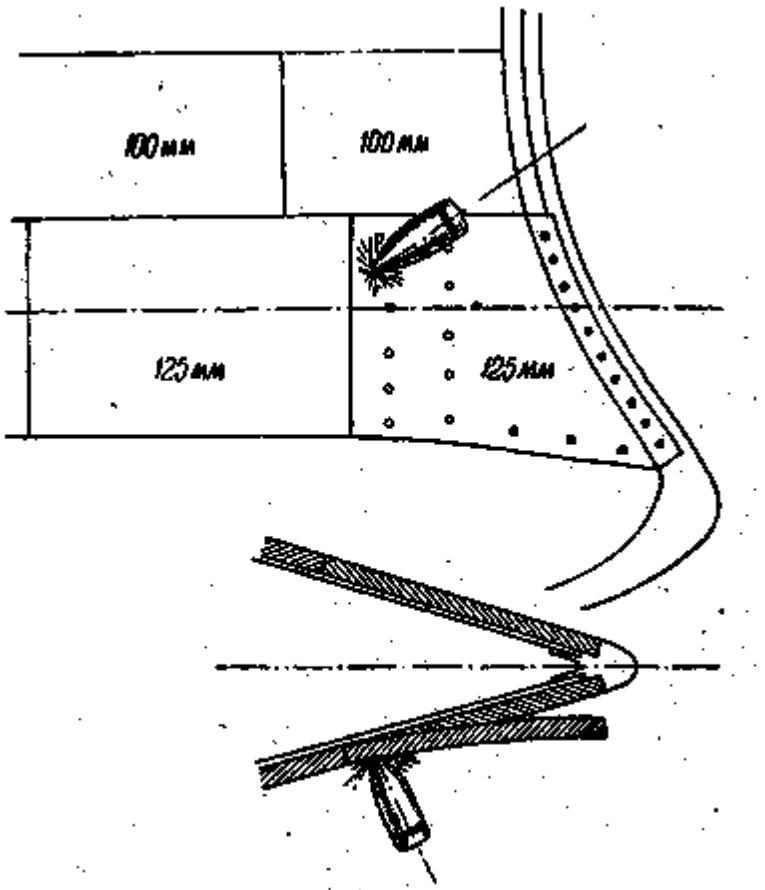
Броненосец «Орел» после боя. Повреждение подачной броневой защиты.

При взрыве 12-дюймовый снаряд уничтожал все устройства корпуса в районе взрыва, захватывая сферу до 17 футов в диаметре. Взрыв внутри судна срывал с места все окружающие легкие переборки на расстоянии до 8 футов; шахты и угольные рукава рвались и скручивались.

Между тем 8-дюймовый снаряд, взрываясь у борта в батарейной палубе, не вредил даже тонких каютных переборок, пробивая их только крупными осколками, но не уничтожая обстановки каюты.

Действие японских фугасных снарядов на броневые прикрытия

Японцы весь бой провели одними фугасными снарядами. 3-дюймовая броня казематов и 2-дюймовая палуба выдерживали разрывы 12-дюймовых фугасных снарядов без сквозных пробоин даже крупными осколками. Но, видимо, взрыв происходил в чрезвычайно короткий промежуток времени и сопровождался резким сотрясением. Поэтому страдали крепления броневых плит. Плиты отставали от рубашки по кромкам, противоположным стороне попадания и взрыва. Болты не выдерживали, у них срывалась резьба.



Броненосец «Орел» после боя. Срез носовой плиты главного пояса.

Гибель «Ослябя» произошла вследствие срыва броневых плит верхнего бортового пояса при повторных попаданиях в одну плиту. На «Орле» была сорвана 5-дюймовая плита верхнего пояса, прилегавшая к форштевню. Также были нарушены крепления броневыми болтами 6-дюймовых плит башен 6-дюймового

калибра и разрушены крепления плит 5-дюймовой брони поданных труб, закрепленных клепаными стойками и обделочными угольниками. Сдвинулась с места плита 8-дюймовой толщины боевой рубки, вышедшая из своей заделки.

Броневые плиты 12-дюймовых башен выдерживали попадания и взрывы 12-дюймовых фугасных снарядов. Плиты бортовой поясной защиты обнаружили стремление вращаться вокруг своего центра тяжести под действием удара и взрыва снарядов большого калибра. Это явление указало на неправильную систему броневых креплений; чтобы кромки плит не отходили от корпуса, их надо крепить двумя рядами болтов к усиленным стойкам по стыкам или соединять плиты шпонками друг с другом.

Японцы уничтожили русские броненосцы одними фугасными снарядами, без применения бронебойных. Этот метод уничтожения броненосных кораблей достигал цели только вследствие большого числа попаданий. Если уцелевший «Орел» получил 142 крупных снаряда, не будучи головным кораблем, то остальные три броненосца его типа, несомненно, получили гораздо большее число повреждений. «Суворов» лишился всей верхней части не защищенного броней корпуса и превратился в низкобортный броневой остов вроде старых мониторов. «Бородино» и «Александр» хотя до конца сохранили трубы и мачты, но в отношении непотопляемости также поддерживались на воде только надводным броневым поясом, который сохранил свою непроницаемость. Когда их бортовая броня вошла при крене в воду и погрузились пробоины легкого борта выше батарейной палубы, то дальнейшее опрокидывание произошло почти мгновенно вследствие потери поперечной остойчивости. «Ослябя» погиб, имея повреждения от снарядов на уровне ватерлинии. Его погружение происходило более постепенно. «Суворов», лишившись всего легкого борта, был затоплен несколькими торпедными взрывами.

Корабли опрокидывались при крене свыше 6–7°, когда вода через пробоины легкого борта начинала вливаться в батарейную палубу. Но даже с разбитым легким бортом корабли еще могли оставаться наплаву, пока они были в состоянии поддерживать вертикальное положение. В таком положении оказался избитый «Суворов», не успевший израсходовать своих значительных грузов в трюмах и лишившийся верхних надстроек, а «Орел» быстро выпрямлял начинавшийся крен благодаря организации трюмной службы.

Если бы японцы применили бронебойные снаряды, то три корабля типа «Бородино» были потоплены гораздо раньше и не требовалось бы такого количества попаданий, какое они

выдержали.

Гибель броненосцев типа «Бородино» неправильно толковалась в «Морском сборнике». Инженер Коромальди приписывал гибель этих броненосцев пробоинам в броневом поясе и разрушению переборок клетчатого слоя между двумя броневыми палубами. Если это объяснение до известной степени было достоверным для гибели «Ослябя», то корабли типа «Бородино» опрокидывались, сохранив клетчатый слой по ватерлинии неповрежденным.

Причины появления крена на кораблях в бою

Опыт броненосца «Орел» показал, что появление крена более всего связано с тушением больших пожаров, так как в этот момент льют неограниченное количество воды, которая остается на батарейной и верхней палубах и скапливается у бортов. На «Орле» одно время в батарее собралось большое количество воды, переливавшейся по палубе до высоты комингсов. Комендоры открыли две горловины бортовых коридоров позади брони и спустили в них до 200 *т.* воды, от чего получилось 5° устойчивого крена. На циркуляции вода скатывалась к борту и держала корабль под креном. Трюмные, обнаружив причину крена, перепустили воду в кочегарку и откачали оттуда ее помпой.

На батарейной палубе не было шпигатов. Воду приходилось отливать в мусорный рукав вручную ведрами и жестяными банками из-под масла.

Другая причина накапливания воды на батарейной палубе заключалась в нахлестывании волны из-за борта и заливании через пробоины и открытые орудийные порта. При разрыве снарядов у ватерлинии поднимался огромный столб воды, обрушивавшийся на палубы кораблей. Значительная часть этой воды раскатывалась по палубам и через пробоины сбегала вниз.

Попадание и накопление воды на палубах выше грузовой ватерлинии увеличивало появлявшийся крен и уменьшало начальную остойчивость. Быстрое удаление забортной и собиравшейся на палубах при тушении пожаров воды являлось важным условием сохранности кораблей.

Опасность пожаров

Пожары не только представляли непосредственную опасность, но и сопровождались потерей остойчивости при накоплении воды от их тушения.

В башнях пожары возникали при проникновении раскаленных

осколков через амбразуры орудий, горловины в крышах или при открывании броневых дверей. На «Орле» воспламенились заряды в кранцах в двух башнях. На «Суворове» еще в начале боя произошел взрыв в 12-дюймовой башне в момент заряжания, но не проник в погреб по подачной трубе.

На «Орле» было несколько случаев ложной тревоги в погребах из-за вдувной вентиляции, которая засасывала дым и газы при пожарах на спардеке. По вентиляции дым и газы проникали в машину, кочегарки и операционный пункт. Газы от разрыва шимозы засосало в операционную, и раненые задохнулись бы, если бы не успели во-время выключить вентиляцию.

Дым больших пожаров распространялся по кораблю и заволакивал кормовые башни. На «Орле» при пожаре в адмиральском помещении дым окутал и закрыл 12-дюймовую кормовую башню, прервав ее стрельбу. Стекла оптических прицелов в дыму покрываются копотью, и цель становится невидимой.

Осколочное действие японских фугасных снарядов

Японские снаряды рвались на мелкие осколки, иногда достигавшие размеров крупных песчинок. Так как судовые конструкции не преследовали цели защиты от мелких осколков, то последние причиняли много вреда, залетая во все щели и отверстия. Хотя на «Орле» броня нигде не была пробита, но главная убыль личного состава и офицеров произошла за броневыми прикрытиями в башнях, боевой рубке, казематах и батарее. Осколки проникали через амбразуры орудий, в просвет боевой рубки и орудийные порта казематов. Два командира башен лишились глаз от осколков, проникших в визирные щели броневых колпаков. В боевой рубке залетавшие осколки, отраженные от корпуса и от броневых крыш башен, разбивали дальномеры, переговорные трубы, приборы, машинные телеграфы и штурвалы.

Снаряды, рвавшиеся на воде вблизи корабля, обдавали его борта градом осколков, которые превращали незащищенный корпус в решето. Дыры не были видны из-за внутренних легких щитов, их нельзя было заткнуть. Осколки быстро привели в негодность все шлюпки и катера, уничтожили снасти и сигнальные фалы, вывели из строя легкие скорострельные орудия на мостиках, прожектора, приборы, водопроводные трубы, цистерны, пожарные рожки и разное внутреннее оборудование.

Мелкие осколки залетали даже в дула орудий. На «Орле» 6-дюймовое орудие левой кормовой башни было засорено

осколком, что осталось незамеченным. Орудие зарядили сегментным снарядом, который не дошел до места. Его нельзя было в бою разрядить, и орудие вышло из строя.

Дула многих орудий были снаружи прорублены более крупными осколками на глубину до дюйма. В носовой 12-дюймовой башне «Орла» одно орудие лишилось половины ствола, которая была отбита взрывом снаряда и заброшена на верхний носовой мостик, где этот обломок убил трех человек.

Осколки 6– и даже 8-дюймовых снарядов имели очень малую пробивную способность. Их удерживали даже тонкие каютные переборки, а попадая в людей, они не наносили глубоких ран и чаще застревали в коже.

Недостатки башен

Близкое расположение броневых башен от легкого корпуса грозит их заклиниванием при разрушении корпуса взрывами фугасных снарядов. На «Орле» была заклинена левая средняя 6-дюймовая башня, помещенная в выкружке борта на срезе. Взрыв 12-дюймового снаряда вывернул листы борта внаружу и ограничил возможность стрельбы на корму. Близость дна башни к палубной легкой настилке также может застопорить поворот башни при разрушении палубы.

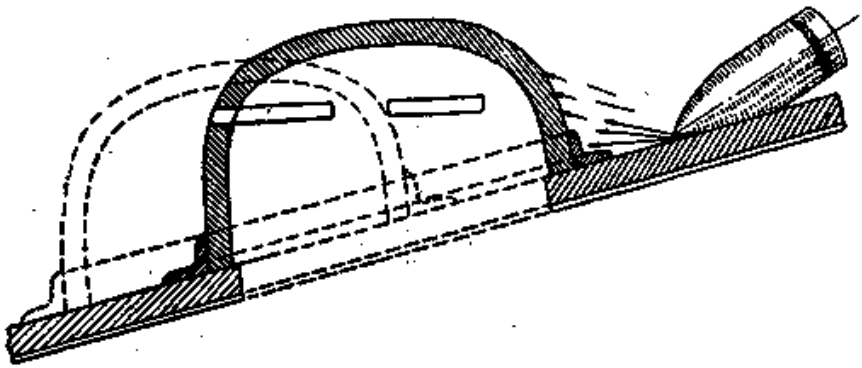
При взрыве фугасного снаряда вблизи дна башни газы срывали швеллера, закрывавшие щель мамеринца между вращающейся и неподвижной броней. Скручивание этих швеллеров или их срыв лишали башню горизонтального наведения. На «Орле» было застопорено вращение двух 6-дюймовых башен, а еще одна башня временно вышла из строя, когда крупный осколок забился в просвет мамеринца. На «Суворове» была заклинена носовая 12-дюймовая башня.

Крыши башен 6-дюймовых орудий не выдерживали взрыва даже 6-дюймовых снарядов. Прогибались их листы толщиной в дюйм, а стыки плит расходились. 8-дюймовый снаряд разорвал по стыку крышу 12-дюймовой башни «Орла» толщиной 2 1/2 дюйма и загнул края внутрь, чем ограничил угол возвышения одного орудия пределом дистанции до 30 кабельтовых.

Переднюю часть башни, обращенную к неприятелю, надо защищать более толстой броней, чем боковые стенки. Спереди не должно быть стыков плит. Амбразуры нуждаются в прикрытии наружным броневым щитом, качающимся вместе с орудием, для предохранения от осколков, которые проникают в башню при разрыве фугасных снарядов.

В бою на дальней дистанции крыши башен получают большое

число попаданий и должны быть значительно утолщены. Крепления и стыки надо делать весьма прочными. Колпаки командиров и наводчиков должны быть утолщены и прочно связаны с крышей. На «Бородино» при разрыве на крыше 12-дюймовой башни снаряда большого калибра был срезан броневой колпак и убит башенный командир. С 6-дюймовых башен тонкие колпаки легко срывались газами фугасных снарядов.



Срыв колпака башенного командира на 305-миллиметровой башне броненосца «Бородино».

Башни необходимо оборудовать нагнетательной вентиляцией, так как в них проникают газы при открывании затвора после выстрела. В башне существует тяга наружного воздуха через амбразуры, мамеринцы и щели броневой двери. Происходит засасывание дыма и газов снаружи. Вдувная вентиляция должна уничтожить это засасывание наружного воздуха. Орудия надо снабдить автоматическим продуванием перед открытием затвора для удаления из ствола газов, оставшихся после выстрела, чтобы они не проникали в башню.

12-дюймовые башни удовлетворительно выдерживали сотрясения от попаданий и взрывов 12-дюймовых фугасных снарядов. Их механизмы продолжали исправно работать, но чаще всего расстраивались электрические соединения.

6-дюймовые башни выдерживали даже значительное число попаданий 6-дюймовых фугасных снарядов, но разрушались от взрыва 12-дюймового снаряда. Плиты отрывались от клепаного корпуса, происходило перекашивание катков, крыша проваливалась.

Нельзя разгораживать в трюме погреба башен одного калибра разных бортов. Башня может выйти из строя в начале боя, а ее погреба останутся полными и использование боевого комплекта окажется невозможным. На «Орле» две 6-дюймовые башни левого

борта остались к концу боя почти без снарядов, а симметричные башни правого борта, вышедшие из строя еще в начале боя, сохранили полные погреба.

Правая кормовая 6-дюймовая башня имела подачную трубу, проходящую через адмиральское помещение. Во время большого пожара ее броня накалилась, и в башню потянуло дым снизу через все зазоры в броне.

Боевые рубки

Негодность конструкции всех боевых рубок вскрылась еще на Тихоокеанской эскадре: на всех броненосцах — после боя 28 июля и на броненосных крейсерах — после боя 1 августа.

На неудовлетворительности конструкции боевых рубок сказалось полное отсутствие боевого опыта в русском флоте со времени перехода на броненосное судостроение. За двадцать лет конструкция боевых рубок не изменилась. «Николай I» постройки 1887 г. имел такую же рубку, как и «Суворов», построенный в 1904 г. Даже на судах заграничной постройки — «Варяг», «Ретвизан», «Цесаревич», «Аскольд», «Богатырь» — были сохранены такие же рубки, как на «Сисое», «Ослябя» и «Бородино».

В русском флоте не проводили опытов обстрела старых кораблей для испытания действия снарядов и броневых конструкций. В бою при Цусиме рубки всех броненосцев типа «Бородино» подверглись серьезным повреждениям. Рубка «Суворова» сразу сильно пострадала. В ней все были убиты или ранены, в том числе ранен командующий эскадрой. Все приборы управления огнем, рулем и механизмами уничтожены. Рубка была покинута и перестала служить центром управления кораблем. На «Бородино» в рубку попал 12-дюймовый снаряд сзади, в просвет входа. Все были перебиты, а управление перешло в центральный пост.

На «Орле» в рубку попали три 6-дюймовых и два 8-дюймовых снаряда. Рубка сильно пострадала, но по счастливой случайности уцелел штурвал. Рулевое управление из рубки сохранилось до конца боя. Кораблем управлял контуженный старший офицер.

Главным недостатком рубок русских кораблей было неправильное устройство крыши, перекрывавшей вертикальную броню цилиндра почти на фут в виде загнутого грибовидного козырька. При этом устройстве между козырьком крыши и броневым цилиндром рубки оставался не покрытый броней просвет в один фут. Грибовидный свес крыши улавливал отраженные снизу осколки и направлял их внутрь рубки.

Дополнительные горизонтальные козырьки толщиной в один дюйм, наложенные на торец вертикальных плит, отражали мелкие осколки, но их срывало при разрыве снарядов ниже просветов.

На «Орле» козырек с правого борта был сорван взрывом 8-дюймового снаряда и брошен внутрь рубки, причем сбило подвесной дальномер и уничтожило доску со всеми переговорными трубами. Другой 8-дюймовый снаряд ударил в свес крыши, толщиной 2 дюйма, и разрубил его. Сверху крыша была вогнута разрывом 8-дюймового фугасного снаряда.

Таким образом, основные недостатки рубок броненосцев типа «Бородино» сводятся к следующим:

1) недостаточно толстая крыша, неудачной формы и не связанная прочно с вертикальной броней аналогично башням;

2) отсутствие броневой защиты основания рубки, что создавало опасность разрушения рубки при разрывах больших снарядов внизу, под командным мостиком;

3) непрочное крепление вертикальных плит рубки, не связанных в общую монолитную конструкцию на подобие орудийных башен, а разъединенных клепаными стойками, пропущенными между плитами. При разрыве фугасных снарядов калибра 8–12 дюймов угольники отлетали, а плиты сдвигались внаружу и вываливались из всех креплений;

4) возможность попадания осколков через просвет под свесом крыши и через вход в рубку сзади;

5) не обеспеченное броней сообщение с нижними помещениями корабля и с центральным постом; на «Орле» все трапы с носового командного мостика были сбиты, и приходилось спускаться через ростры, где горели шлюпки, и идти через трапы среднего мостика;

6) концентрация в боевой рубке слишком большого количества функций: управление кораблем, артиллерийским огнем, торпедными аппаратами, определение расстояний по дальномеру, сигнализация, связь с машиной, голосовая передача, рассылка ординарцев, передача приказаний по тушению пожаров, связь с трюмным механиком по борьбе с креном, заделке пробоин и уборке воды с палуб.

На «Орле» в начале боя в рубке было 14 человек, а к ночи осталось всего три человека.

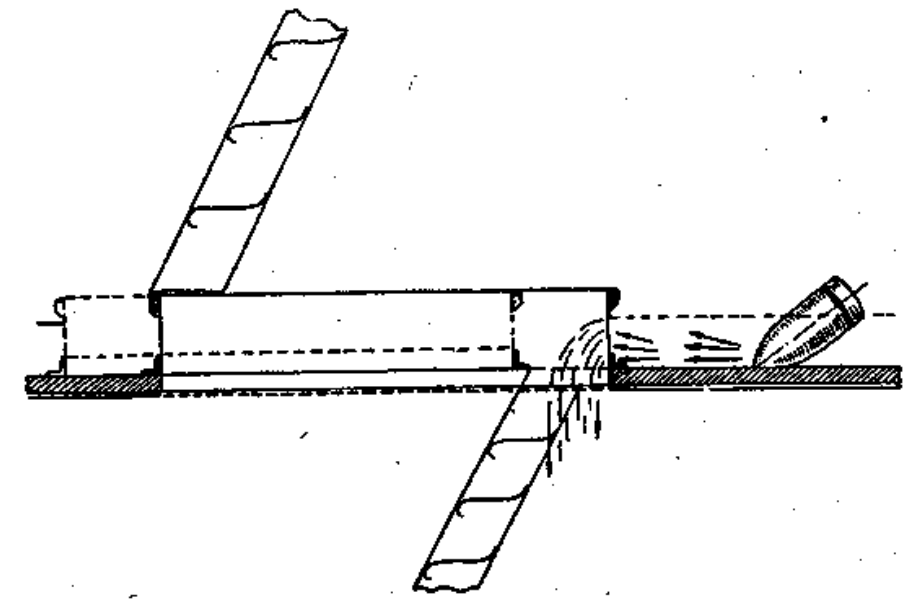
Крыши рубок надо делать из толстой цементированной брони и прочно связывать в единое целое с вертикальной броней (как в башнях), а визиры и смотровые прорези делать минимальных размеров в вертикальной броне.

Следует из боевой рубки выделить в самостоятельные посты

управление артиллерийским огнем и торпедными аппаратами и определение расстояний по дальномерам. На флагманском корабле для командования эскадрой нужна особая рубка.

Вход в рубку на мостике должен быть как в башнях — через броневую сдвижную дверь. Броневой остов основания рубки надо продолжать до нижней броневой палубы и иметь выход в центральный пост под броневой палубой.

Проект боевой рубки является одной из самых ответственных конструкций и должен быть всесторонне рассмотрен строевой частью, артиллеристами и проверен обстрелом.



Броненосец «Орел» после боя. Сдвиг комингса на батарейной палубе.

Управление трюмами в бою

Централизация управления кораблем и его боевыми средствами направлена к тому, чтобы в едином ударе суммировать всю мощь корабля. Это особенно важно в ответственный и решающий момент завязки сражения, пока все корабли боевой колонны не имеют повреждений и поэтому их суммарная мощь может дать наибольший боевой эффект. Принцип централизации управления и командования является основой организации корабля. В боевой рубке связываются воедино все отрасли боевых средств корабля: его скорость,

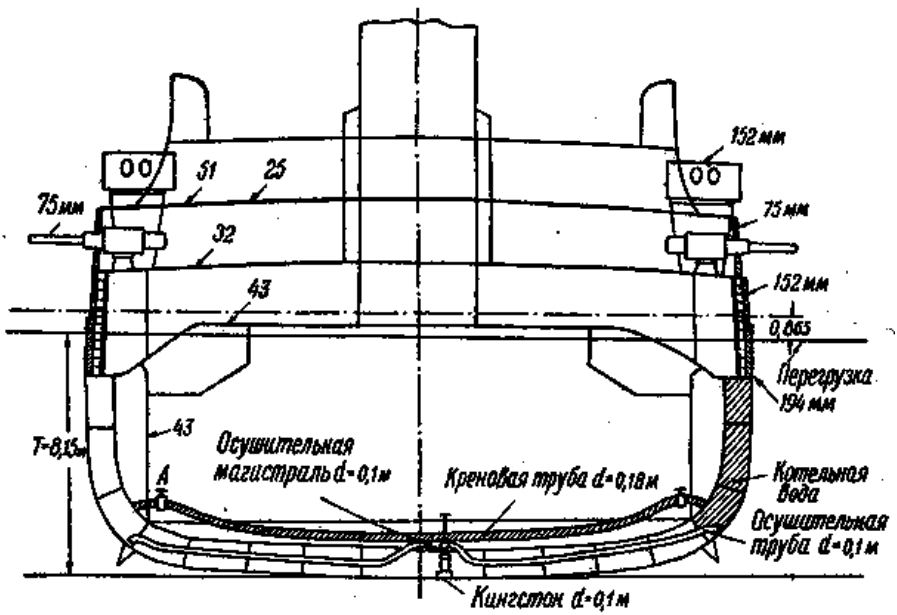
вооружение, защита. Но в бою каждая часть корабля, в зависимости от обстановки боя и ее состояния, должна быть готова перейти при необходимости к децентрализованному местному управлению. Централизация управления всем кораблем и его средствами должна быть дополнена устройствами, позволяющими перейти к децентрализованным и самостоятельным действиям. При повреждениях боевой рубки и дальномерного поста каждая башня и орудие, каждый плутонг должны быть обеспечены средствами вести боевые действия до конца своих возможностей, не ожидая указаний из боевой рубки. Трюмная часть корабля, от которой в значительной мере зависит поддержание боеспособности корабля как целого, менее всего допускает управление из боевой рубки. Следя за исправным состоянием всех трюмов под нижней броневой палубой, трюмная часть должна основывать свои действия на своевременной инициативе персонала. Трюмный механик и старшины трюмных отсеков, получая общие распоряжения командования из боевой рубки и информацию о состоянии корабля, о повреждениях, борьбе с креном и тушении пожаров, должны быстро принимать все необходимые меры для ликвидации последствий полученных повреждений. Трудность управления в настоящее время прежде всего заключается в полном отсутствии централизованного управления всеми многочисленными средствами. Назрела необходимость в устройстве на защищенной нижней броневой палубе специального центрального трюмного поста, находящегося в распоряжении трюмного механика и подчиненного ему персонала.

Трюмный пост должен быть связан сетью телефонов и переговорных труб со всеми главными отсеками и получать необходимую информацию об их состоянии. В то время как для управления артиллерийским огнем устанавливаются групповые боевые указатели, имеется сеть переговорных труб и телефонов, устраиваются плутонговые пункты управления группами орудий, — трюмная часть остается совершенно децентрализованной, не имеет никакой технически оборудованной системы управления и опирается всецело на человеческую находчивость, инициативу и опыт. Необходимо ликвидировать полную децентрализацию управления трюмами.

Обеспечение непотопляемости, пловучести и остойчивости корабля требует новых мощных технических средств и специального оборудования. Трюмный механик должен располагать средствами быстрого выпрямления крена в пределах до 8–10°, с автоматическим открыванием клапанов затопления креповых отсеков. Открывание клапанов затопления должно

производиться с помощью электрических моторов с резервным ручным приводом.

В трюмном посту должны быть автоматически действующие указатели затопления из всех наружных отделений корабля, чтобы трюмный механик мог сразу получать сигнал о подводных повреждениях, залитых отделениях и имел возможность ориентироваться при принятии необходимых мер. Нужна автоматическая пожарная сигнализация из бомбовых и минных погребов и других важных и опасных в пожарном отношении помещений.

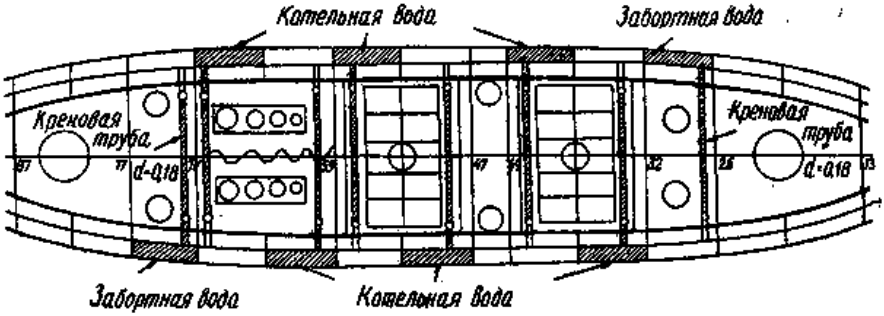


Модель «Орла». Система выпрямления крена.

Необходимо иметь чертеж-макет всех трюмных помещений под нижней броневой палубой, на котором можно было бы немедленно отметить все залитые водою отделения.

В распоряжении трюмного механика и двух его помощников должен находиться рабочий дивизион по заделке пробоин в легком борту и пожарный дивизион по тушению пожаров. Нужен особый склад подготовленных средств для исправления повреждений корпуса и судовых систем. Вся судовая вентиляция также должна входить в ведение трюмной части.

При таком оборудовании корабля и реорганизации постановки судовой трюмной службы эффективность ее работы сильно возрастет и она станет службой борьбы за живучесть и непотопляемость корабля в широком смысле слова.



Трюм «Орла». Схема затопления бортовых отсеков перед боем.

Этими беглыми замечаниями о наиболее существенных недостатках боевого оборудования кораблей, вскрывшихся в обстановке Цусимского боя, я принужден ограничиться. Более детальный фактический материал из собранных мной наблюдений за время похода и боя представляет уже узкий интерес и может быть использован в проектно-конструкторских бюро и на верфях, ведущих постройку новых кораблей.

Заканчивая свой доклад, я сформулировал некоторые общие выводы, сложившиеся у меня в результате походной и боевой службы на 2-й Тихоокеанской эскадре за период 1904–1905 гг.

Выводы из службы корабельного инженера на броненосце «Орел» в составе 2-й Тихоокеанской эскадры

I. Программы судостроения, организации постройки и проектирования кораблей

1) Судьба флота прежде всего зависит от целесообразной программы морских вооружений и от их своевременной реализации.

2) Многолетний план судостроения должен правильно учитывать стратегические задачи флота и в соответствии с ними установить наиболее подходящие типы и число боевых кораблей всех классов применительно к театру военных действий и характеру предполагаемых операций.

3) Задача руководства оперативной частью флота — выдавать для судостроения тактические задания на корабли всех классов, устанавливающие их тактическое назначение с указанием типа корабля и желательных его боевых элементов.

4) Организация проектирования и строительства кораблей на

адмиралтейских предприятиях и в военных портах нуждается в полной перестройке ее на принципах автономного управления и хозяйственной самостоятельности при строгой ответственности за качество работ, сроки выполнения и соблюдение смет.

5) Для правильной постановки проектирования необходимо широко организовать опытную проверку всех ответственных конструкций на моделях и испытательных образцах, введя пробный обстрел типовых конструкций на полигонах и взрыв в море отсеков противоторпедной защиты.

6) Корабельные инженеры, ведающие проектированием новых кораблей, должны тщательно изучить боевой опыт войны, обработать его и помочь тактикам найти технические средства для осуществления новых боевых требований.

7) Боевую тактику следует строить на базе реального учета технических возможностей кораблей, соответствующих их боевым элементам.

8) Проектная осадка кораблей и их начальная остойчивость должны быть признаны столь же ответственными боевыми элементами, как скорость, вооружение и защита.

II. Эволюция типов броненосных кораблей в результате опыта войны и выводов из Цусимского боя

9) Бои броненосных кораблей привели к выводу, что решающее значение имеют немногие орудия главного калибра. В настоящее время таким калибром пока являются 12-дюймовые орудия, но надо предвидеть стремление к увеличению их мощности и пробивной силы за счет удлинения ствола до 45 и даже до 50 калибров. Далее возможен переход к новым орудиям большего диаметра.

10) На палубе современного броненосного линейного корабля желательно иметь наибольшее число стволов главного калибра. Уже строятся американские корабли с восемью 12-дюймовыми орудиями и английские с десятью 12-дюймовыми. Наиболее удобное расположение с возможностью бортового огня из всех стволов будет двенадцать 12-дюймовых в 50 калибров.

11) Артиллерия 120–, 127– и 152-миллиметрового калибра должна вытеснить мелкую скорострельную 47– и 75-миллиметровую артиллерию как вспомогательное вооружение для отражения торпедных атак.

12) Боевые столкновения эскадр будут завязываться на дальних дистанциях, а к сближению должен стремиться тот из противников, который достигнет перевеса при первом столкновении, чтобы нанести решающий удар.

13) Для боя на дальних дистанциях надо предвидеть изменение систем броневой защиты. Должна получить

значительное усиление горизонтальная броневая защита: броневые палубы, крыши башен, боевых рубок и казематов.

III. Недостатки боевых корабельных конструкций, требующие немедленного устранения на строящихся и проектируемых кораблях

14) Необходимо изменение конструкции крепления к корпусу всей поясной брони, создав прочное закрепление плит по кромкам с изменением расположения броневых болтов. Отказ от деревянной подкладки под броню, введение шпоночного соединения смежных плит, создание жесткого и прочного опорного контура под стыками плит и всеми их кромками.

15) Нужна полная переработка всей конструкции боевых рубок: монолитное соединение вертикальных плит друг с другом, с дном и с крышей рубки, создание броневого основания до нижней броневой палубы; уменьшение просветов и визирных отверстий до возможного минимума; выделение артиллерийской рубки управления стрельбой, создание особой рубки для установки дальномеров.

16) Следует переработать конструкции броневой защиты башен: усиление крыши и введение прочного соединения с боковыми плитами, утолщение передней плиты, введение защиты амбразур, укрепление на крыше броневых колпаков, изменение конструкции мамеринцев для устранения заклинивания башен при их повреждении, введение пневматического продувания орудий после выстрела, вдувная вентиляция башен.

17) Недопущение хранения горючих материалов в помещениях выше главной броневой палубы в целях предотвращения пожаров.

18) Устройство на нижней броневой палубе защищенного трюмного центрального поста для управления всеми системами в бою, выпрямления кренов и руководства заделкой пробоин.

19) Устранение вредного влияния перегрузки на защиту и начальную остойчивость корабля за счет увеличения высоты плит главного пояса над ватерлинией.

20) Введение второго, более тонкого броневого пояса (3–5 дюймов) на главной броневой палубе для усиления боевой остойчивости при крене.

21) Отказ от устройства низкорасположенной вспомогательной батареи ниже верхней палубы.

22) Обеспечение быстрой уборки воды с надводных палуб.

23) Устранение вредного влияния вдувной вентиляции, засасывающей в нижние помещения, в погреба и механизмы дым и газы от разрывов снарядов.

По окончании моего доклада председатель Технического

комитета генерал Ратник заявил, что теперь ему стали совершенно ясны до сих пор непонятные причины гибели четырех новых броненосцев в Цусимском бою. Надо признать, что попытки некоторых кругов выставить технические недостатки наших броненосцев как главную причину поражения эскадры являются несостоятельными. Приходится согласиться, что гибель четырех кораблей явилась неизбежным следствием понесенного эскадрой поражения, которое определилось через полчаса после открытия огня, в результате неудачного маневрирования.

Отмеченные в докладе конструктивные недостатки кораблей действительно имеются и подлежат устранению на строящихся кораблях. По этим вопросам должны быть устроены совещания в конструкторских бюро Адмиралтейского и Балтийского заводов.

Генерал Бринк обратил особенное внимание на отмеченную в докладе слабость крепления всех броневых плит, как на борту корабля, так и на башнях и на боевых рубках. Проекты боевых рубок на основании опыта Цусимского боя и боя Тихоокеанской эскадры 28 июля 1904 г. подлежат полной переработке. Прежде всего новые рубки должны быть введены на строящихся кораблях «Андрей Первозванный» и «Павел I», а также на заказанном в Англии фирме Виккерс броненосном крейсере «Рюрик».

Надо согласиться с предложением о необходимости выделить из центральной боевой рубки бронированных вращающихся дальномерных постов — носового и кормового, а также артиллерийского поста по управлению стрельбой.

Скворцов и Вешкурцев особое внимание уделили всем вопросам, связанным с организацией трюмной части кораблей. Они поддержали необходимость устройства специального трюмного поста и введения быстродействующей системы выпрямления начинающегося крена.

Выступавшие на заседании офицеры 2-й эскадры не только согласились с правильностью освещения тактических выводов из хода маневров русской и японской эскадр в Цусимском бою, но со своей стороны еще резче подчеркнули неправильное использование броненосцев 1-го отряда в момент завязки боя, что имело роковое влияние на исход сражения.

В заключение Ратник сказал, что прочитанный доклад, с некоторыми сокращениями и изъятиями, весьма желательно повторить публично, так как в широком обществе установился весьма искаженный взгляд на ход Цусимского боя и обстоятельства гибели наших новых броненосцев. Он предложил связаться по этому вопросу с императорским обществом судоходства. Что же касается ознакомления с техническими вопросами и выводами из наблюдений над поведением наших

кораблей в походе и в бою, то эта сторона дела должна быть рассмотрена в конструкторских бюро заводов.

После доклада ко мне подошел профессор Военно-Морской академии Алексей Николаевич Крылов, знаменитый ученый-кораблестроитель, удостоенный Английским королевским обществом морских инженеров золотой медали за его классический труд о килевой качке кораблей, представленный им и доложенный на собрании общества еще в 1898 г. До этого момента я знал Крылова только по изданным в Инженерном училище на машинке его трудам по качке и остойчивости кораблей, которыми я пользовался в походе при наблюдениях над качкой броненосцев и при подготовке «Орла» к бою.

Крылов особенно интересовался случаем опрокидывания в бою двух броненосцев, имевших положительную пловучесть, но потерявших при небольшом крене начальную остойчивость, когда вошли в воду пробоины легкого надводного борта. Он расспрашивал, какая система выпрямления крена была применена на «Орле» и в каком отношении оказались полезными рекомендованные им таблицы непотопляемости. Алексей Николаевич сообщил, что вскоре выйдет его печатный труд «Пловучесть и остойчивость», расспрашивал, собираюсь ли я поступать в Морскую академию, интересовался, какие у меня есть труды, характеризующие собранные за время плавания наблюдения над корабельными конструкциями.

Глава XLV. Суд над Рожественским, Небогатовым и офицерами 2-й Тихоокеанской эскадры

Банкротство царского командования флотом, приведшее к сдаче крепости Порт-Артур, гибели Тихоокеанской эскадры и к цусимской катастрофе, вызывало острые нападки думской оппозиции. Морское министерство получило эпитет «цусимского ведомства». Оппозиция утверждала, что правительство стремится замолчать и покрыть грехи старой «морской бюрократии» и неспособно реорганизовать флот в соответствии с современными требованиями. Правительство же стремилось создать впечатление, что оно не намерено покрывать преступные действия и вину отдельных ответственных исполнителей и готово сурово покарать их за плачевные результаты прошлой военной деятельности.

Было принято решение устроить гласный судебный процесс по поводу сдачи кораблей в Цусиме. Создали «дело о сдаче четырех кораблей, окруженных под командованием адмирала Небогатова». Кроме самого адмирала к ответственности привлекались командиры сдавшихся броненосцев и весь их офицерский состав. Параллельно также подлежало разбору дело о сдаче миноносца «Бедовый», обвиняемыми по которому были адмирал Рожественский, офицеры его штаба, командир и офицеры миноносца «Бедовый». Одновременно с этим судебным делом образовали «особую следственную комиссию», перед которой была поставлена более широкая задача: рассмотреть в целом все дело цусимского поражения и вскрыть причины, приведшие флот к разгрому его.

Таким образом, Рожественский, Небогатов, их штабы, командиры взятых в плен кораблей и все офицеры должны понести кару за гибель флота в Цусиме.

Правительство, морской министр адмирал Бирилев и адмиралтейств-совет считали, что, сделав такую уступку общественному мнению страны, им удастся выставить виновниками военных неудач и позора отдельных начальников и руководителей операциями, парализовав таким образом стремление оппозиции вскрыть виновность в поражении всего руководящего аппарата царской бюрократии, связанной общей «круговой порукой» с правительством и самим монархом, и тем самым скрыть от общественного мнения полный военный крах самодержавия.

В таком направлении и началось следствие о сдаче небогатовского отряда и миноносца «Бедовый». В качестве свидетелей по делу о сдаче кораблей были привлечены все гражданские чины, находившиеся на кораблях в бою, а также и отдельные матросы, показания которых могли дать материал для следствия.

По броненосцу «Орел» в свидетели были зачислены оба наших доктора — Макаров и Авроров, флагманский юрист Добровольский, священник отец Паисий и я, как инженер, не имевший в то время офицерского чина.

Особая комиссия по делу о Цусиме также допрашивала меня. Я был вызван членом комиссии адмиралом Вирениусом и, как специалист, участвовавший в снаряжении, походе и в бою эскадры, должен был дать свои показания о состоянии кораблей в походе, о подготовке к бою, перегрузке и остойчивости наших броненосцев типа «Бородино». Мои показания соответствовали докладу, сделанному Морскому Техническому комитету.

Суд по делу о сдаче кораблей небогатовского отряда по выяснении всех обстоятельств не нашел возможным признать виновными в нарушении воинского долга офицеров броненосца «Орел». Доблестное поведение всего личного состава в бою 14 мая, тяжкая убыль офицеров, из числа которых четверо было убито или умерло от ран, включая командира, а 12 ранено и вышло из строя, потеря до 40 человек из команды убитыми и до 80 ранеными, уничтожение в бою всех спасательных средств и состояние корабля, грозившее внезапным опрокидыванием даже при небольшом крене, — все это было признано обстоятельствами, оправдывавшими сдачу броненосца. Поэтому командовавший кораблем старший офицер капитан 2-го ранга Шведе и все офицеры «Орла» от ответственности за сдачу его были освобождены судом.

Адмирал Небогатов и командиры кораблей «Николай I», «Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин», получивших в бою незначительные повреждения, сохранивших артиллерию, снаряды и спасательные средства, приговорены судом к расстрелу с заменой заключением в крепость сроком на 10 лет. Что касается офицеров сдавшихся кораблей, то они от ответственности были освобождены, так как подчинялись приказаниям своих начальников и их осуждение было бы равносильно требованию бунта и неповиновения на корабле.

Адмирал Рожественский, взятый в плен на миноносце «Бедовый» в бессознательном состоянии, от ответственности за сдачу был освобожден. Признаны виновными и присуждены к расстрелу с заменой заключением в крепость на 10 лет

организаторы сдачи — начальник штаба адмирала Рожественского капитан 1-го ранга Клапье-де-Колонг, флагманский штурман полковник Филипповский, флагманский минер лейтенант Леонтьев и командир миноносца капитан 2-го ранга Баранов. Всех офицеров «Бедового» и остальных чинов штаба Рожественского от ответственности освободили.

Комиссия по расследованию обстоятельств, приведших к цусимскому поражению, возглавляемая адмиралом Гильдебрандтом и при участии ряда боевых офицеров флота, вынесла обширное постановление о главнейших причинах, подготовивших это беспримерное поражение русского флота. Констатировав коренные технические и материальные недостатки флота, устарелость артиллерийского вооружения, неудовлетворительное качество снарядов, недостаток приборов управления стрельбой, отметив чрезвычайную разнотипность кораблей русского флота, комиссия в следующих словах охарактеризовала отрицательную роль Рожественского как виновника цусимской катастрофы: «Неудачный выбор начальника эскадры, принявшего на себя командование без веры в возможность боевого успеха, не уделившего необходимого внимания боевой подготовке эскадры, не терпевшего самостоятельного сотрудничества своих подчиненных и не имевшего мужества признать непосильной принятую на себя задачу, когда сам в этом убедился. Тактические ошибки, сделанные начальником эскадры, еще ухудшили положение. Безнадежная с начала, основанная не на добросовестном расчете, а на слепой надежде на удачу, операция прорыва 2-й эскадры Тихого океана во Владивосток должна была окончиться катастрофой».

Оценка Рожественского как командующего эскадрой комиссией по делу о Цусиме была сделана правильно, но комиссия ограничилась при разборе вопроса об его ответственности за цусимский разгром флота только личными качествами адмирала и не вскрыла тех подлинных причин, которые привели русский флот к поражению, не указала на вину в этом его высоких руководителей и правительственной верховной власти. Рожественский же вполне понял, какая роль ему отводилась в этой процедуре показного правосудия. Он сам признавал себя ответственным за цусимскую катастрофу, заявлял, что именно он, будучи самостоятельным начальником эскадры, один во всем виноват и даже сдача кораблей, порученных его руководству, должна быть признана его виной. Став на эту внешне благородную позицию, он тем самым пресекал дальнейшее углубление дела и, принимая всю вину на себя,

заслонял собой вопрос об ответственности всего верховного руководства за катастрофу.

Все осужденные, включая и Небогатова, были освобождены по амнистии из крепости через два года — в 1909 г., когда правительство пришло к выводу, что острота политического положения в стране миновала и дело о Цусиме уже можно предать забвению.

Послесловие

Пролетело пятьдесят лет. Цусима отошла в далекое прошлое. Народ нашей страны за эти годы явился участником величайших событий в истории, положивших начало новой эре в жизни человечества — эре социалистической революции и строительства коммунизма. Но в сознании тех, кто был вовлечен в водоворот событий полстолетия назад, кто попал в окружение всего японского флота 15 мая 1905 года, до сих пор не изгладились трагические переживания цусимского разгрома.

Русско-японская война пришла к логическому завершению. У России более не осталось на море сил, способных продолжать борьбу. Уже была сдана крепость Порт-Артур с оставшимися в ней полузатопленными кораблями, а в Цусиме за два дня боя ликвидирована вторая огромная эскадра.

Говоря о поражении России в русско-японской войне, царский министр Витте в своих мемуарах признавался: «Не Россию разбили японцы, не русскую армию, а наши порядки».

Оценивая цусимский разгром русского флота, являвшегося последней надеждой потерпевшего крах царского правительства, В. И. Ленин писал: «Теперь и последняя ставка бита. Этого ожидали все, но никто не думал, чтобы поражение русского флота оказалось таким беспощадным разгромом... Русский военный флот окончательно уничтожен. Война проиграна бесповоротно...

Значение этого краха, как краха всей политической системы царизма, становится все яснее и для Европы и для всего русского народа. ...Все ополчается против самодержавия, — и оскорбленное национальное самолюбие крупной и мелкой буржуазии, и возмущенная гордость армии, и горечь утраты десятков и сотен тысяч молодых жизней в бессмысленной военной авантюре, и озлобление против расхищения сотен миллионов народных денег, и опасение неизбежного краха и долгого экономического кризиса вследствие такой войны и страх перед грозной народной революцией...»[21]

Царскую Россию потрясали раскаты грома первой русской революции.

Царская Россия пошла на мир с Японией. Необходимость заключения мира диктовалась не только военным поражением, но и внутренней обстановкой в стране, дошедшей до состояния революционного взрыва. Пришлось отдать южную часть Сахалина, отказаться от Порт-Артура и Дальнего, от предприятий в Маньчжурии, признать Корею сферой влияния Японии,

оплатить содержание русских военнопленных в Японии и ограничить состав морских сил в водах Тихого океана.

После Великой Октябрьской социалистической революции, когда рабочие и крестьяне, все трудящиеся стали подлинными хозяевами нашей Родины, международная империалистическая буржуазия пыталась сломить молодое Советское государство, реставрировать в нашей стране буржуазные порядки. Но все авантюры международного империализма потерпели полный крах.

В числе интервентов, боровшихся против нашей Родины, были и японские империалисты. Уже тогда, когда закончился разгром англо-американских интервентов и США отозвали свои войска с Дальнего Востока, японские захватчики не захотели оттуда уйти. Хотя японцы и обещали покинуть Дальний Восток, в апреле 1920 г. они вероломно начали наступление против партизан легендарного Лазо.

Когда Советская страна окончательно закончила разгром всех интервентов и белогвардейцев, то повернула свои силы на Дальний Восток и, разбив японских интервентов под Волочаевкой и Спасском в 1922 г., окончательно вышвырнула их с Советской земли.

Вместе с японскими захватчиками с Советской земли были вышвырнуты остатки белогвардейских банд. 25 октября был освобожден город Владивосток. Стал советским весь наш Дальний Восток.

В период 1938–1939 гг. японские империалисты продолжали подготовлять новые авантюры против Советского Союза на границах Маньчжурии и неожиданно нанесли два удара: в Северную Монголию через Халхин-Гол и в направлении на Владивосток от озера Хасан.

Авантюры японских империалистов были решительно разгромлены Советской Армией и ее могучей авиацией с тяжелыми для японцев потерями. Эти столкновения убедительно показали, что Советская страна готова дать решительный отпор любой попытке захвата ее дальневосточных владений.

Японскому империализму пришлось отказаться от осуществления своих планов захвата советских территорий на Дальнем Востоке, и, присоединившись к разбойничьей гитлеровской Германии во 2-й мировой войне, он направил свои силы к овладению богатыми архипелагами островов в юго-западной части Тихого океана.

Вступив в борьбу на морях против США и Англии, Япония воздержалась от вторжения в советские пределы.

Когда же в Европе капитулировали сначала Италия, а затем

акт безоговорочной капитуляции подписала Германия, то Япония осталась единственной воюющей державой из всего фашистского блока.

Завершив разгром гитлеровских полчищ, Советский Союз выступил против империалистической Японии и в августе 1945 г. очистил всю Северную Маньчжурию от японских оккупантов.

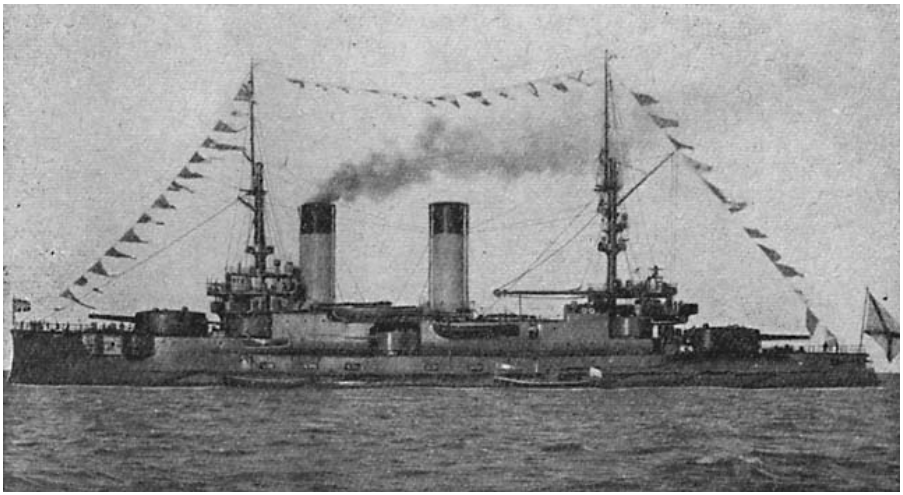
И. В. Сталин 2 сентября 1945 г. в обращении к народу по поводу безоговорочной капитуляции Японии сказал: ...»поражение русских войск в 1904 г. в период русско-японской войны оставило в сознании народа тяжелые воспоминания. Оно легло на нашу страну черным пятном. Наш народ верил и ждал, что наступит день, когда Япония будет разбита и пятно будет ликвидировано. Сорок лет ждали мы, люди старого поколения, этого дня. И вот этот день наступил. Сегодня Япония признала себя побежденной и подписала акт безоговорочной капитуляции».

Цусима была отомщена сторицею!

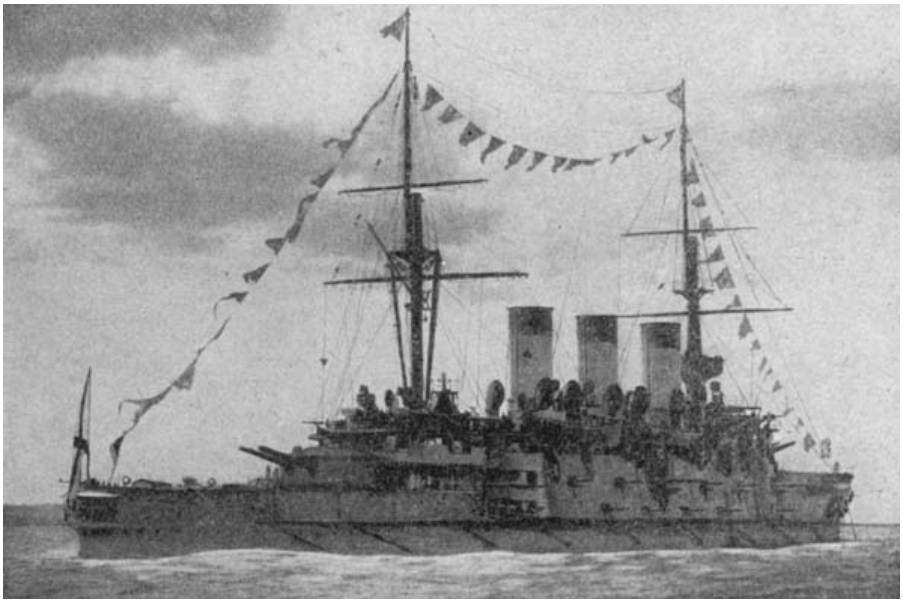
Список фотографий

Фотография 1 - В.П. Костенко

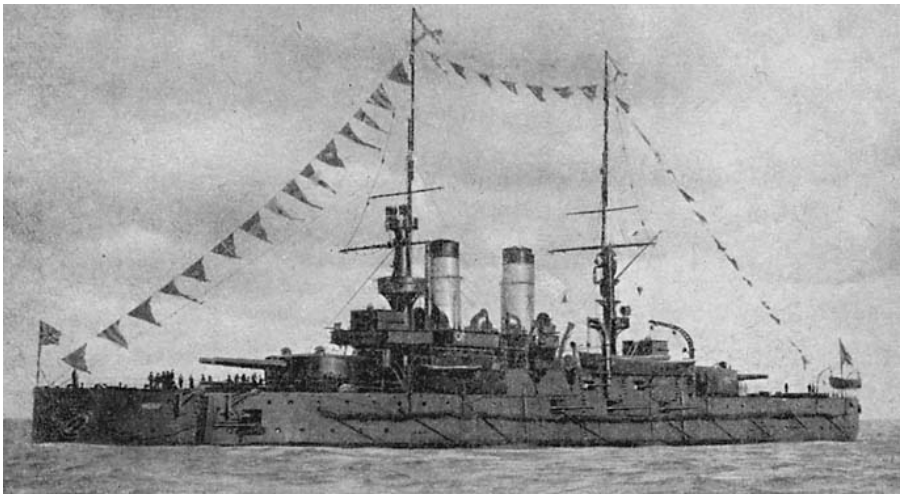
Фотография 2 - В. П. Костенко после окончания Морского Инженерного училища (1904 г.).



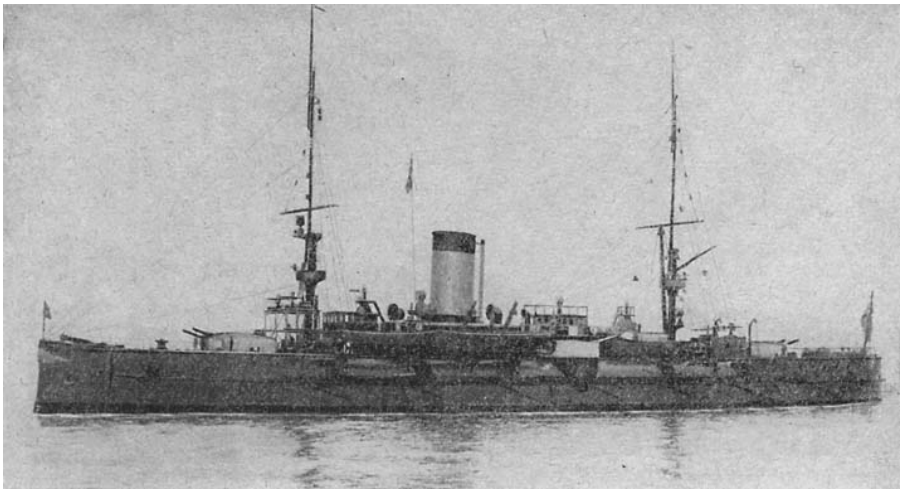
Фотография 3 - Броненосец «Орел».



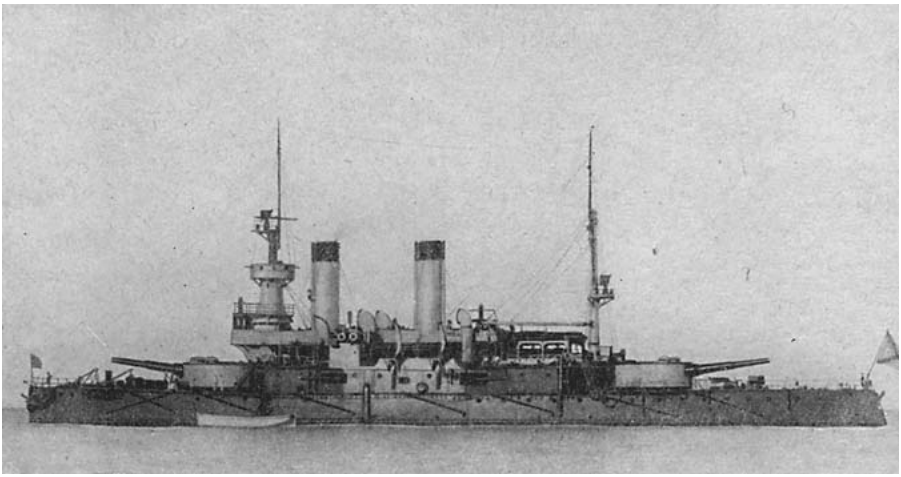
Фотография 4 - Броненосец «Ослябя».



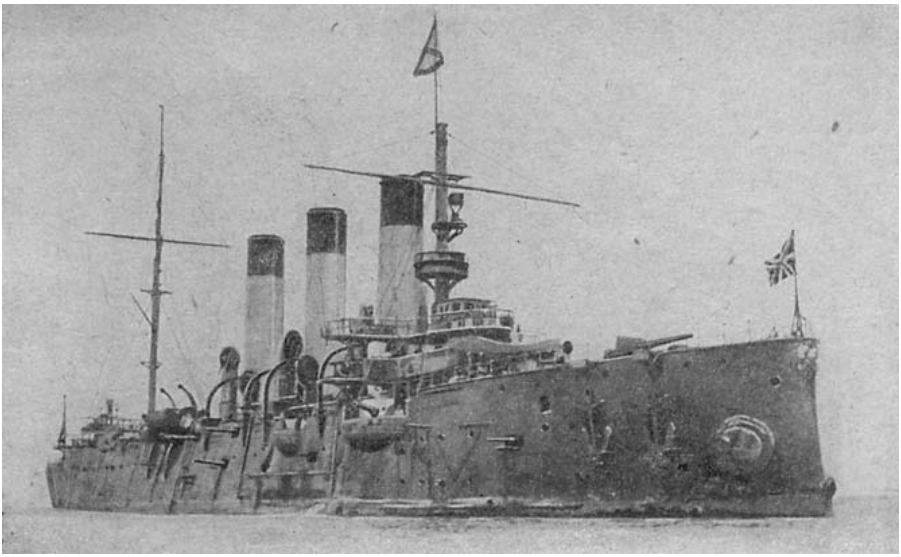
Фотография 5 - Броненосец «Сисой Великий».



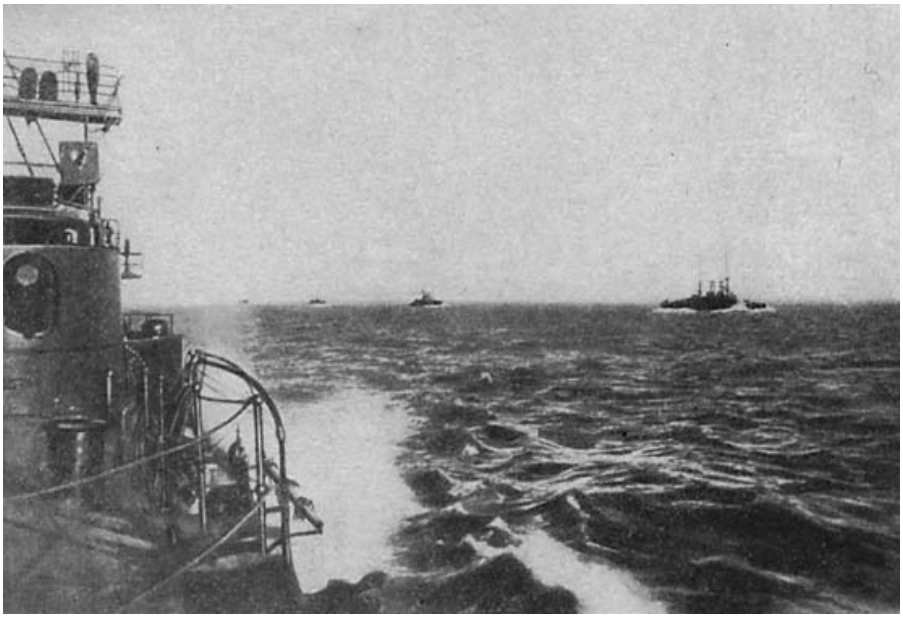
Фотография 6 - Броненосный крейсер «Нахимов».



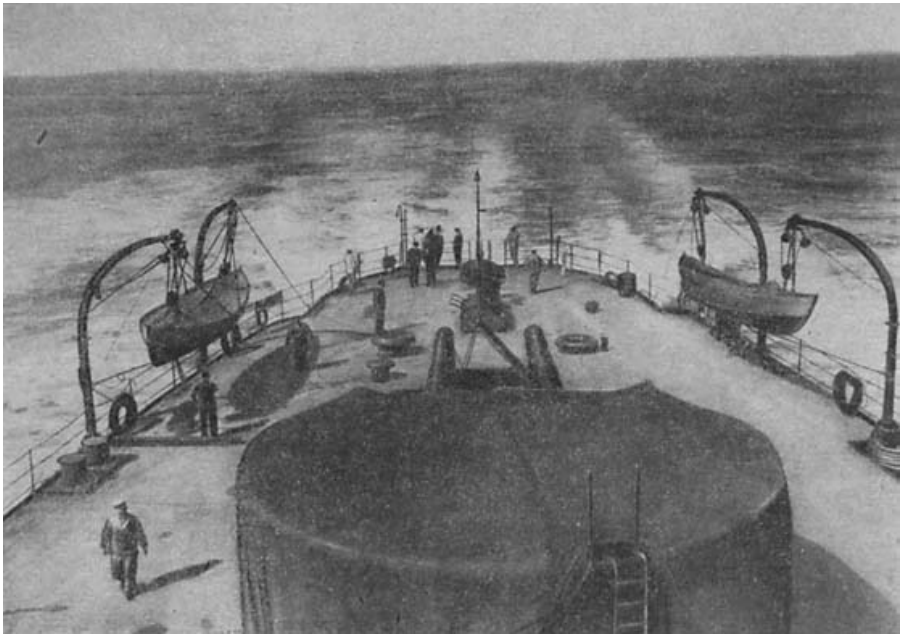
Фотография 7 - Броненосец «Адмирал Ушаков».



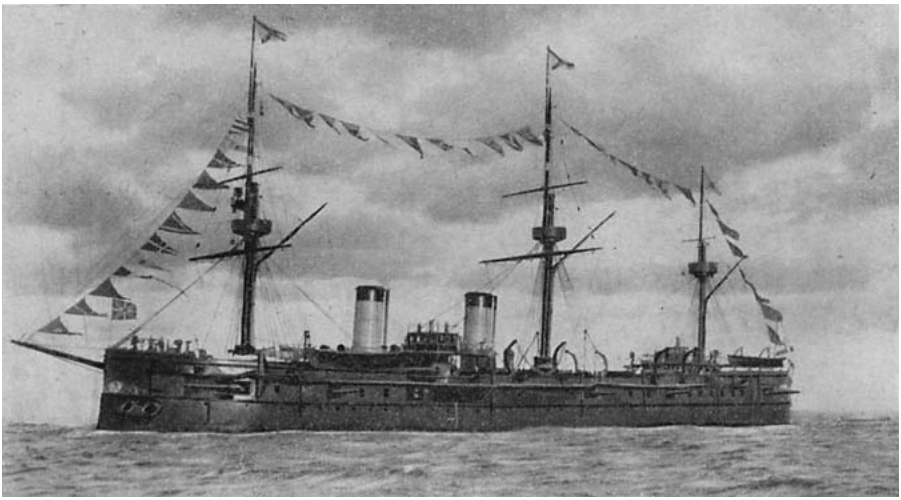
Фотография 8 - Крейсер «Аврора».



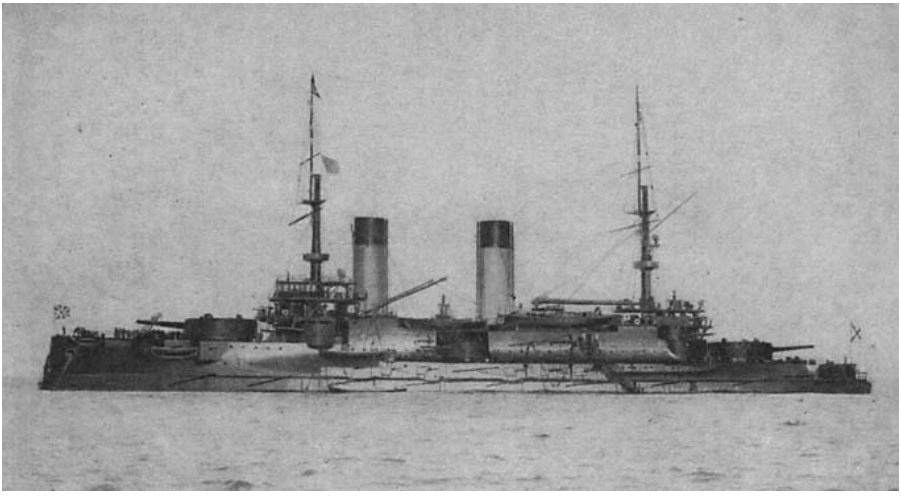
Фотография 9 - Эскадра в Балтике.



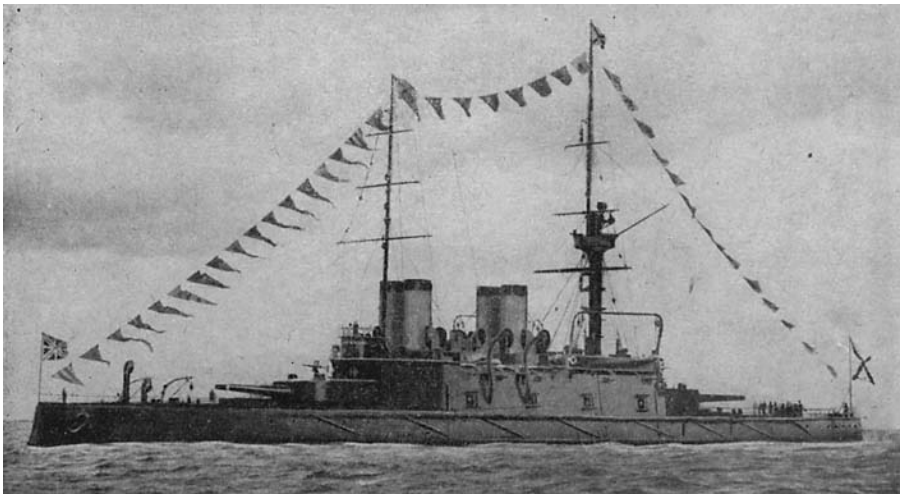
Фотография 10 - В Атлантическом океане. Ют броненосца «Орел».



Фотография 11 - Крейсер «Дмитрий Донской».



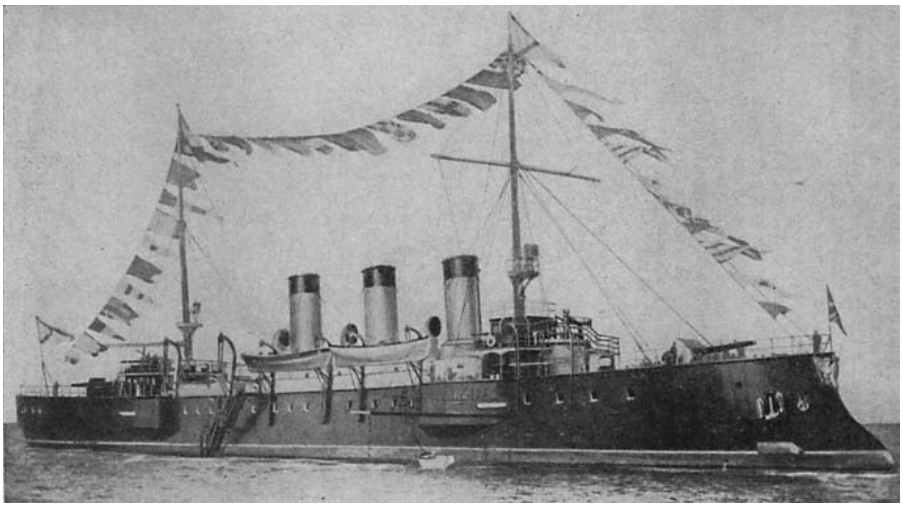
Фотография 12 - Броненосец «Суворов».



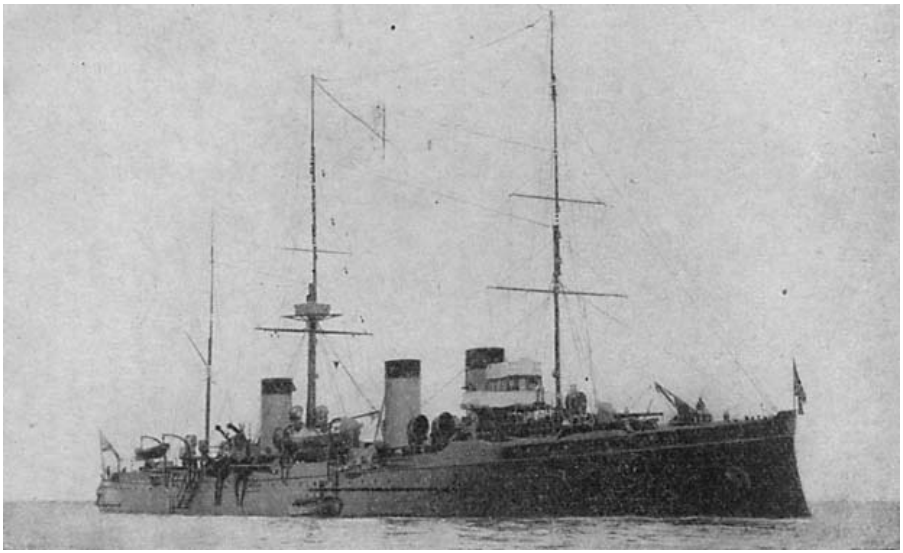
Фотография 13 - Броненосец «Наварин».

Фотография 14 - Затопленные корабли во внутренней гавани Порт-Артура.

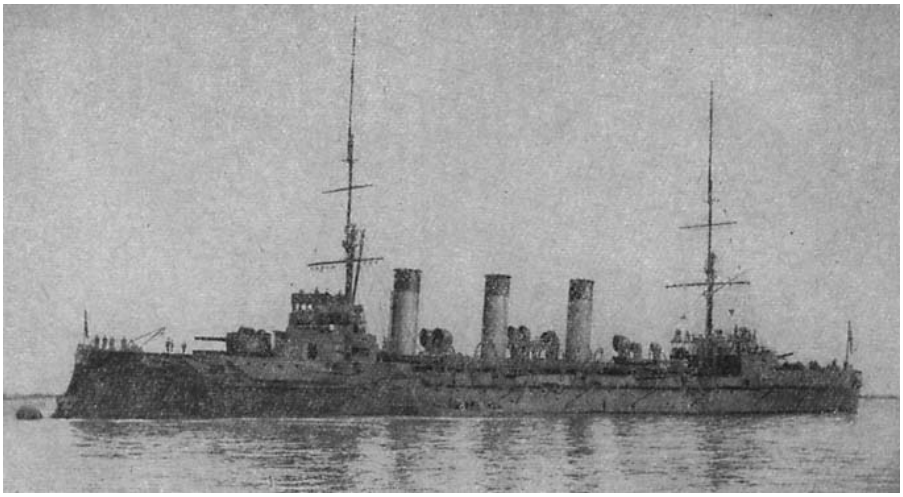
Фотография 15 - Внутренний рейд Порт-Артура после бомбардировки японцами.



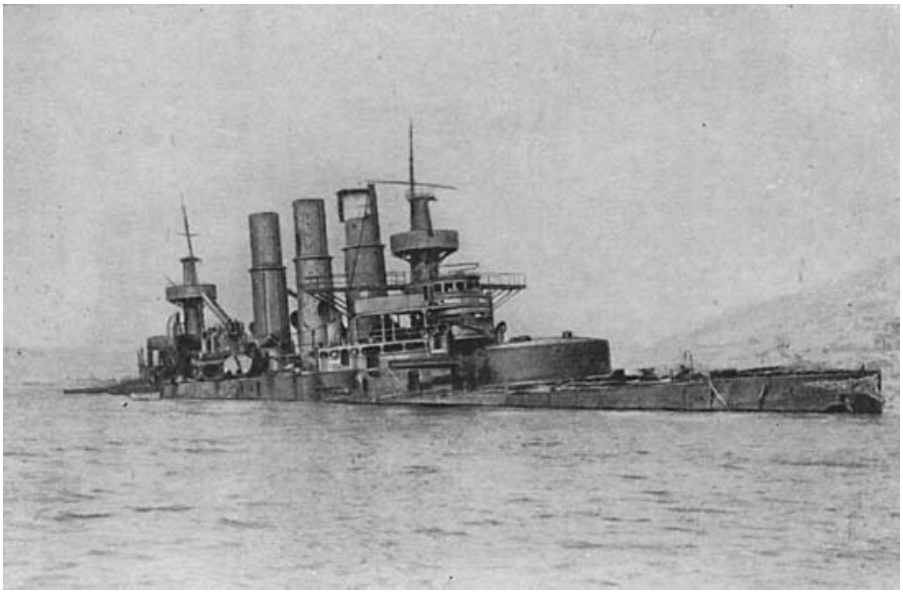
Фотография 16 - Легкий крейсер «Светлана».



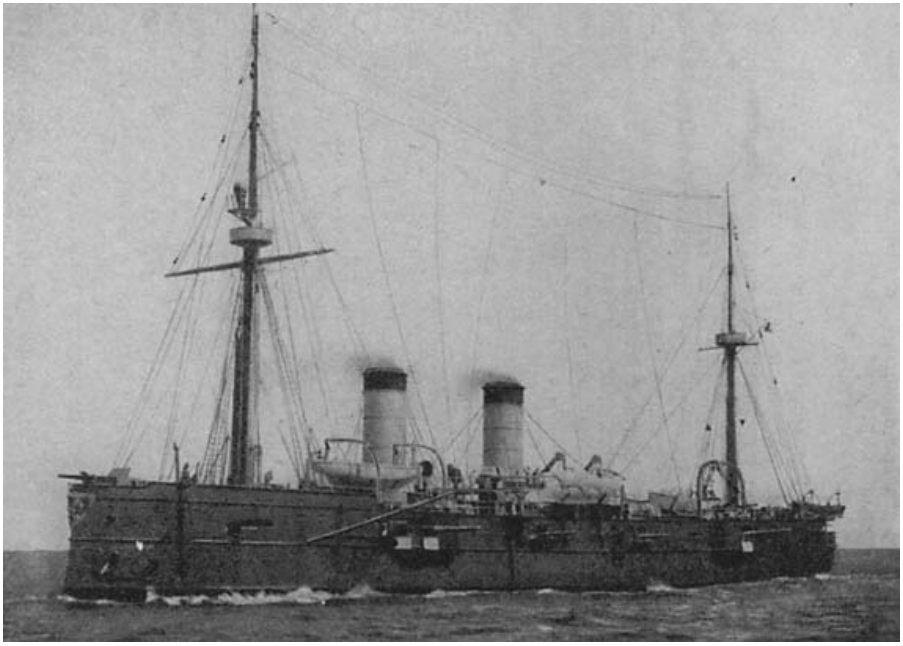
Фотография 17 - Легкий крейсер «Жемчуг».



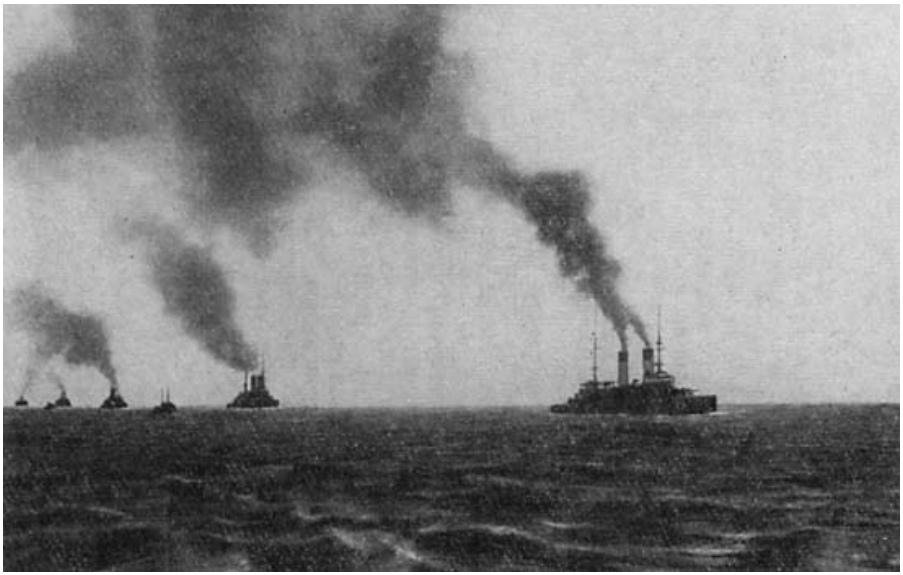
Фотография 18 - Крейсер «Олег».



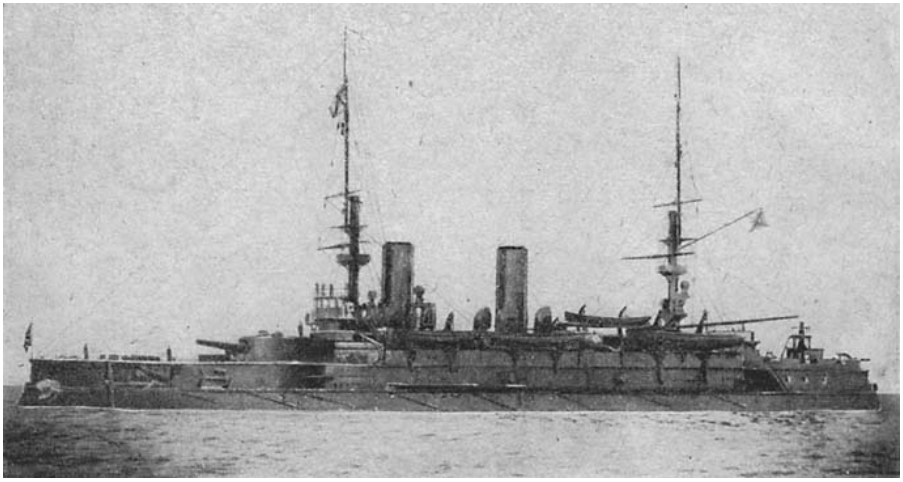
Фотография 19 - Внутренняя гавань Порт-Артура. Затопленный броненосец «Ретвизан».



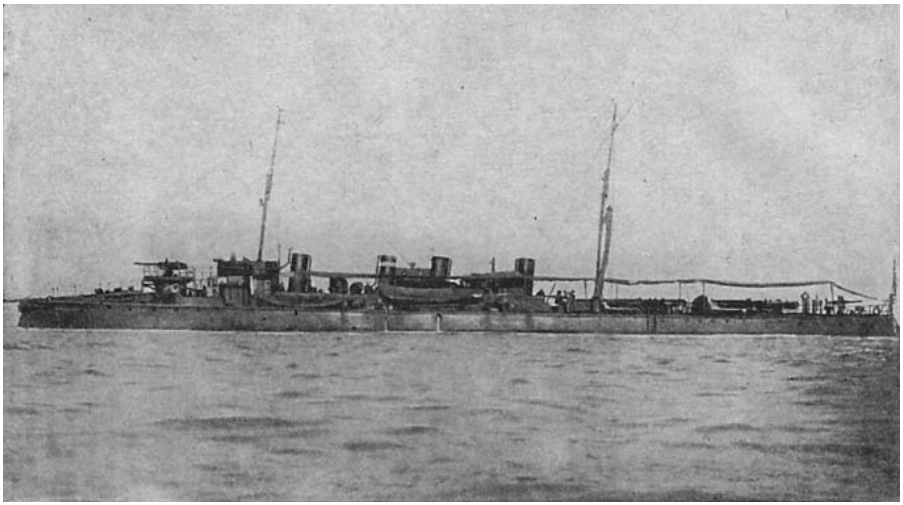
Фотография 20 - Крейсер «Владимир Мономах».



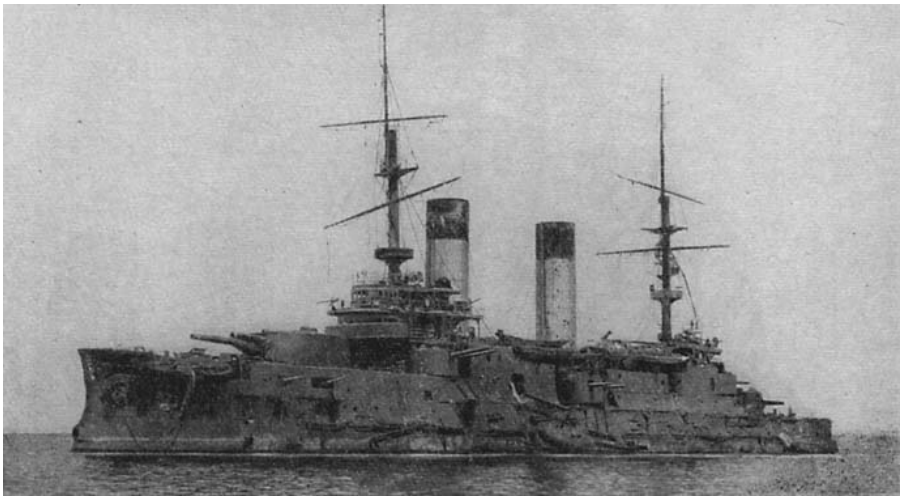
Фотография 21 - Броненосцы при выходе из Носси-Бе.



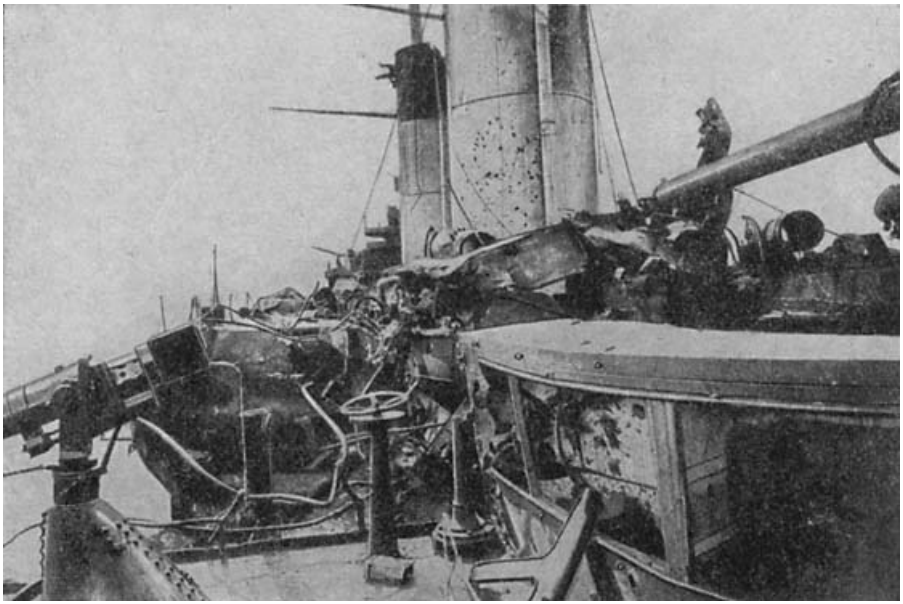
Фотография 22 - Броненосец «Николай I».



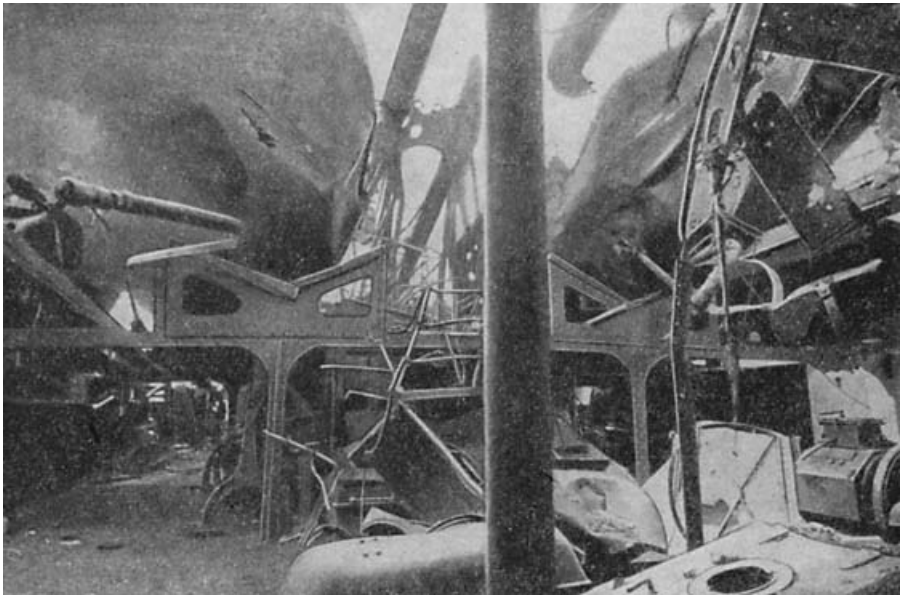
Фотография 23 - Миноносец «Буйный».



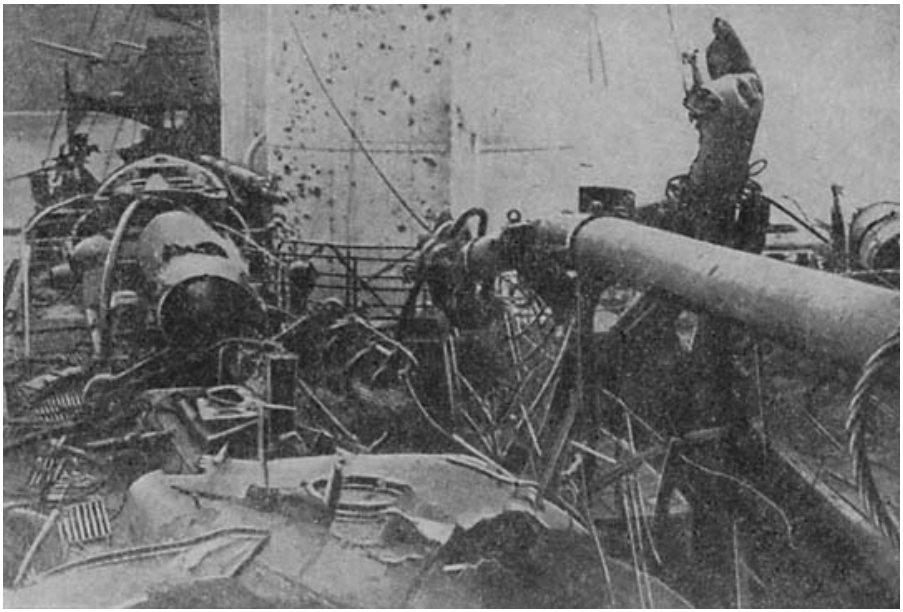
Фотография 24 - Броненосец «Орел» после боя.



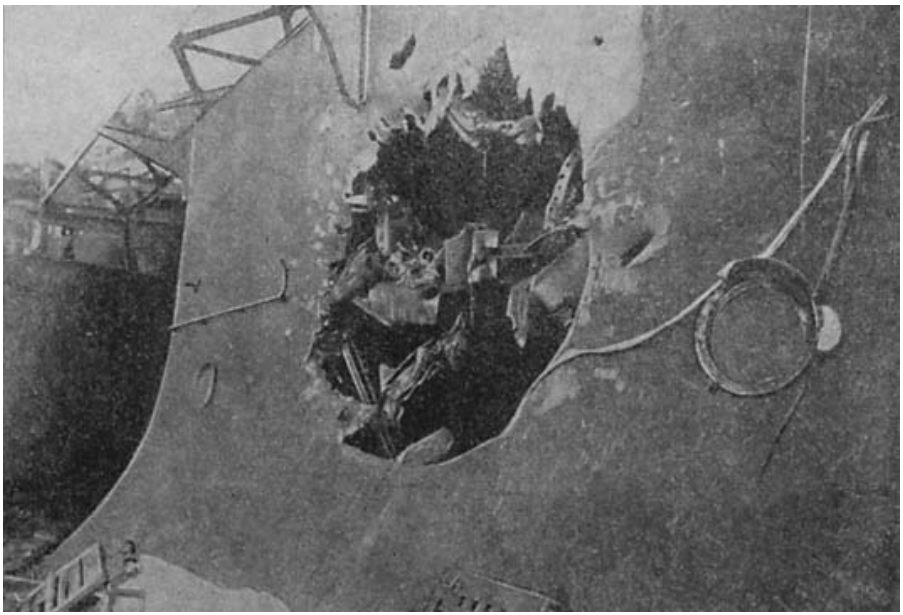
Фотография 25 - Броненосец «Орел» после боя. Вид на катера и ростры с кормового мостика.



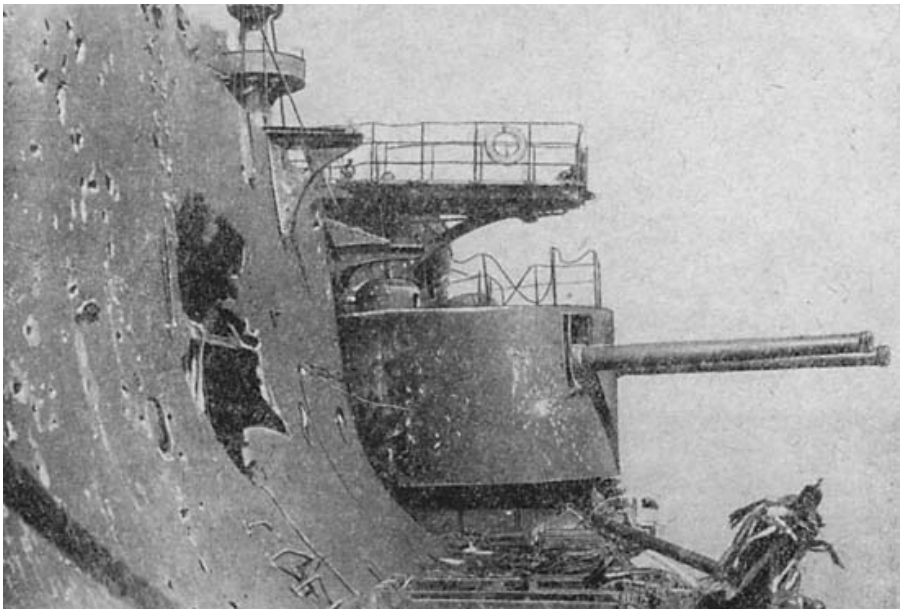
Фотография 26 - Броненосец «Орел» после боя. Разрушения на спардеке.



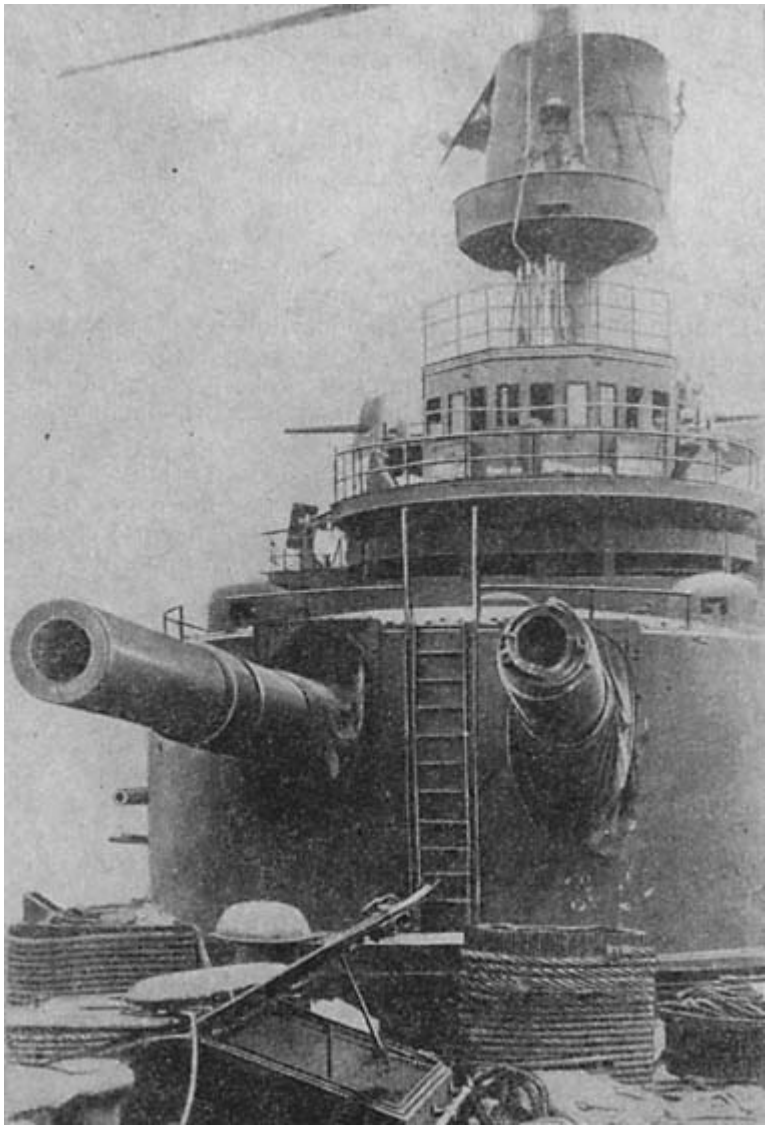
Фотография 27 - Броненосец «Орел» после боя. Разрушение переходного мостика.



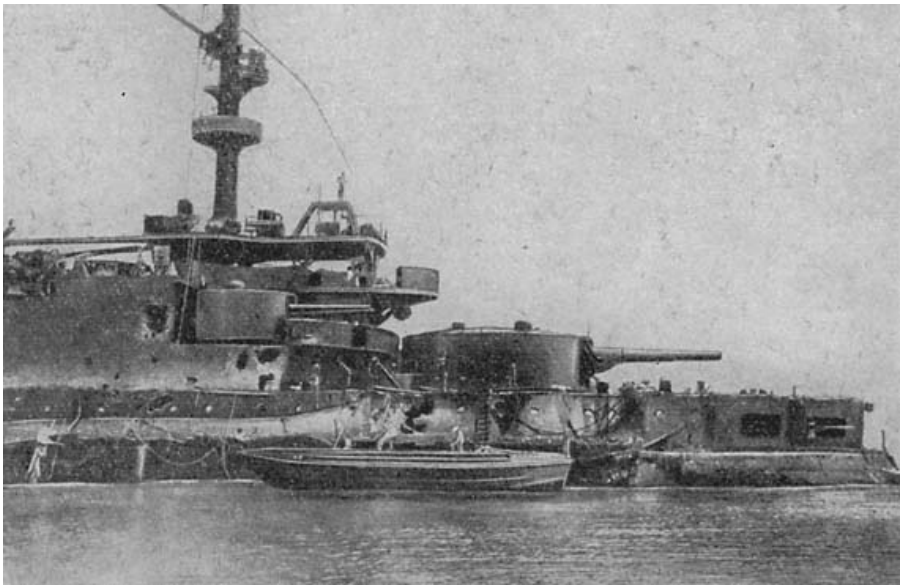
Фотография 28 - Броненосец «Орел» после боя. Пробоина в легком борту.



Фотография 29 - Броненосец «Орел» после боя. Средняя 152-миллиметровая орудийная башня на срезе левого борта.



Фотография 30 - Броненосец «Орел» после боя. Отбитый ствол 305-миллиметрового орудия носовой башни.



Фотография 31 - Броненосец «Орел» после боя. Кормовая часть.

notes

1

Все календарные даты приведены по старому стилю.

2

Об обстоятельствах, связанных с происхождением китайско-японской войны, см. *Б. А. Романов*, Очерки дипломатической истории русско-японской войны, изд. 2-е, Акад. Наук СССР, М. — Л., 1955, стр. 26 и след. — *Ред.*

3

Так называемая «послевоенная программа» вооружений, принятая японским парламентом в декабре 1895 г., была рассчитана на открытие военных действий против России в 1902 или 1903 г. — до окончания постройки Сибирской ж. д. (см. *Б. А. Романов*, там же, стр. 30 и след.). — *Ред.*

4

О так называемом «полуразделе» Китая империалистическими державами на «сферы влияния» в 1897–1898 гг. см. *Б. А. Романов*, там же, стр. 43. Начала Германия с оккупации Цзяо-Чжоу на Шаньдуньском полуострове, за ней Россия оккупировала порты Артур и Далянвань на Ляодунском полуострове, затем Франция — Гуаньчжоувань — все три оформили эти захваты в виде «аренды» (бесплатной!), Англия заручилась обязательством пекинского правительства никому не отчуждать территорий в долине р. Янцзы, Япония — то же в отношении провинции Фуцзянь, а тем временем США напали на Испанию и в результате «малой» войны отняли у нее все ее колонии в районе Тихого океана, в том числе Филиппинские острова на подступе к Китаю. — *Ред.*

5

Сравн. *Б. А. Романов*, там же, стр. 33: в результате исполнения послевоенной программы явилось утроение численности сухопутных войск (до 13 дивизий, состав. 170000 чел. мирного времени и 600000 чел. военного времени) и учетверение тоннажа флота (с 60000 тонн в 1895 г. до 278000 тонн в 1903 *т.)*. — *Ред.*

6

Сравн. *А. Добров*, Дальневосточная политика США в период русско-японской войны, Госполитиздат, 1952, стр. 146 и след., где сведены данные *о* займах, предоставленных Японии в США в 1904 — -1905 гг. — *Ред.*

7

Подробно рассказано о роли «безобразовской шайки» и ее проектах на Дальнем Востоке у *Б. А. Романова*, Очерки, стр. 110 и след. — *Ред.*

8

Об истинном значении миссии Ито см. подробно: *Б. А. Романов*, там же, стр. 151 и след. — *Ред.*

9

О том, как действительно дипломатически была развязана война токийским правительством, см. *Б. А. Романов*, там же, стр. 135–281. — *Ред.*

10

В Англии при спуске броненосца «Альбион» в 1898 г. волна, поднятая кораблем, разрушила низко поставленные мостки для публики, что привело к гибели 200 человек, утонувших в море.

11

Козерогами называли воспитанников нового приема до училищного бала 6 декабря.

12

Делькассе — с 1898 по 1905 г. и с 1914 по 1915 г. французский министр иностранных дел, ярый империалист.

13

Через 30 лет выяснилось, по сведениям машинистов «Орла», что покушение было организовано старшим механиком Антоновым, подговорившим некоторых машинистов засыпать в подшипники, паропроводы и цилиндры стальные опилки. Мотив — желание задержать корабль, чтобы не идти на войну. Антонов добился своего и был списан с корабля, но факт покушения остался недоказанным.

14

Николай II был «вечным полковником». Александр III не успел произвести его в генералы, а сам он от этого чина отказался и до конца жизни оставался полковником. Во флоте этот чин соответствовал капитану 1-го ранга.

15

После уничтожения в 1898 г. американцами в Манильской бухте эскадры легких испанских крейсеров на Филиппины был послан из Кадикса адмирал де-ля Камара с резервной эскадрой в составе двух броненосцев, одного крейсера, семи миноносцев и пяти транспортов. Придя в Порт-Саид, эскадра не получила угля и была принуждена вернуться обратно в Испанию.

16

Из речи Цицерона в Римском сенате против Катилины.

17

Вымбовки — крепкие ясеневые брусья, вставляемые в гнезда барабана шпиля и служащие рычагами для вращения его вручную. Обыкновенно на шпиле имеется 6–8 вымбовок, на каждую из которых становится по 2–3 человека.

18

В царское время все иностранные газеты проходили через просмотр специальной политической цензуры, которая накладывала черную типографскую краску на все статьи и заметки, признанные неподходящими для русских читателей.

19

Встреченный пароход — японский вспомогательный крейсер первой линии разведчиков «Синано мару», привлеченный огнями госпитальных судов. Он первый известил адмирала Того о появлении русской эскадры.

20

Комендор, державший крейсер противника 40 минут в поле видимости оптического прицела, не выдержал такого длительного напряжения и выстрелил, не имея приказания.

21

В. И. Ленин, Сочинения, т. 8, стр. 449.